

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

6 Ιουλίου 2017 | ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ | Αρ. Φύλλου **2288**

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. απόφ. 630/2016*

Λήψη απόφασης επί της εξέτασης προδικαστικής παραπομπής δυνάμει της υπ' αριθ. 456/V/2009 απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού επί του «αυτεπάγγελτου ελέγχου της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού κατόπιν αιτήματος του Κέντρου Προστασίας Καταναλωτών (ΚΕ.Π.ΚΑ.) για παράβαση των διατάξεων του άρθρου 2 του ν. 703/1977, όπως ισχύει, αναφορικά με τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης του αεροδρομίου Μακεδονία».

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΣΕ ΤΜΗΜΑ

Συνεδρίασε στην Αίθουσα Συνεδριάσεων του 1ου ορόφου του κτιρίου των γραφείων της, επί της οδού Κότσικα 1Α, Αθήνα, την 22α Σεπτεμβρίου 2016, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10:00, με την εξής σύνθεση:

Προεδρεύων: Δημήτριος Λουκάς (Αντιπρόεδρος)
Μέλη: Βικτωρία Μερτικοπούλου (Εισηγήτρια)
Λευκοθέα Ντέκα
Δημήτριος Δανηλάτος
Γραμματέας: Ευαγγελία Ρουμπή

Θέμα της συνεδρίασης: «Λήψη απόφασης επί της εξέτασης προδικαστικής παραπομπής δυνάμει της υπ' αριθ. 456/V/2009 απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού επί του «αυτεπάγγελτου ελέγχου της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού κατόπιν αιτήματος του Κέντρου Προστασίας Καταναλωτών (ΚΕ.Π.ΚΑ.) για παράβαση των διατάξεων του άρθρου 2 του ν. 703/1977, όπως ισχύει, αναφορικά με τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης του αεροδρομίου Μακεδονία».

Πριν την έναρξη της συζητήσεως, ο Προεδρεύων όρισε Γραμματέα της υπόθεσης την υπάλληλο, Ευαγγελία Ρουμπή, με αναπληρώτρια αυτής την Ευγενία Ντόρντα.

Στη συνεδρίαση τα νομίμως κλητευθέντα μέρη παραστάθηκαν ως εξής: α) η εταιρία ΜΠΟΡΙΣ ΜΟΥΖΕΝΙΔΗΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ με το διακριτικό τίτλο «Cargo Service & Representations» δια της πληρεξούσιας δικηγόρου της Αναστασίας Παπαδοπούλου και β) η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ με τους εκπροσώπους της Πανωραία Ραβανή και Χρήστο Ντάσκα.

Το ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ (ΚΕ.Π.ΚΑ.) καίτοι κλητεύθηκε νομίμως (σχετική η υπ' αριθ. 10402/Γ΄/30.06.2016 έκθεση επίδοσης του δικαστικού επιμελητή του Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης, Θεόδωρου Ιωαννίδη), δεν παραστάθηκε, απέστειλε ωστόσο την υπ' αριθ. πρωτ. 287/30.8.2016 επιστολή σχετικά με την υπόθεση και την εισήγηση που της κοινοποιήθηκε, στην οποία αναφέρει ότι: «Σε σχέση με την κλήτευσή μας στη συνεδρίαση της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, όπου θα συζητηθεί το θέμα που αναφέρεται στην εν λόγω υπόθεση, εκφράζοντας τις θερμές μας ευχαριστίες για την ενασχόλησή σας με το ως άνω θέμα, σας ενημερώνουμε ότι δεν θα παρασταθούμε. Η μη προσέλευσή μας οφείλεται στο γεγονός ότι πλέον έχει ομαλοποιηθεί η κατάσταση προς το συμφέρον των καταναλωτών και επιπρόσθετα η όποια συμβολή μας για την διερεύνηση του θέματος στα πλαίσια των σκοπών και των δυνατοτήτων μας ως μη κερδοσκοπικό σωματείο, που η λειτουργία του βασίζεται στον εθελοντισμό των μελών, εξαντλήθηκε με την ενημέρωση της Αρχής σας δυνάμει του αριθ. 2897/23.4.2008 εγγράφου μας» (υπογραφή του Προέδρου του ΚΕΠΚΑ και της Γενικής Γραμματέως).

Στην αρχή της συζήτησης ο Προεδρεύων έδωσε το λόγο στην αρμόδια Εισηγήτρια Βικτωρία Μερτικοπούλου, η οποία ανέπτυξε συνοπτικά την υπ' αριθ. 4470/22.06.2016 εισήγησή της, και λαμβάνοντας υπόψη όσα αναφέρονται αναλυτικά σε αυτή, πρότεινε:

- Να κριθεί ότι με βάση τα στοιχεία που διαθέτει η Υπηρεσία δεν τεκμηριώνεται και πρέπει να απορριφθεί η υπ' αριθ. 2897/23.04.2008 αναφορά - καταγγελία του Κέντρου Προστασίας Καταναλωτών για παράβαση των διατάξεων του άρθρου 2 του ν. 703/1977 όπως ίσχυε (νυν άρθρο 2 του ν. 3959/2011), αναφορικά με τη λειτουργία

* Η παρούσα απόφαση εκδίδεται σε τέσσερις (4) επιπλέον εκδόσεις με τα εξής διακριτικά: 1) Προς Δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και 2) Έκδοση για το «ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ», 3) Έκδοση για την εταιρία «ΜΠΟΡΙΣ ΜΟΥΖΕΝΙΔΗΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ» και 4) Έκδοση για την «Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας». Από τις τέσσερις αυτές εκδόσεις έχουν αφαιρεθεί τα απόρρητα επιχειρηματικά στοιχεία (όπου η ένδειξη […]) τα οποία δεν θα πρέπει να περιέλθουν σε γνώση του αντίστοιχου αποδέκτη της έκδοσης, σύμφωνα με το άρθρο 41 του ν. 3959/2011 (ΦΕΚ 93 Α΄/20.4.2011), όπως ισχύει, και τον Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού (ΦΕΚ 54 Β΄/16.1.2013). Όπου ήταν δυνατό τα στοιχεία που παραλείφθηκαν αντικαταστάθηκαν με ενδεικτικά ποσά και αριθμούς ή με γενικές περιγραφές (εντός […]).

των χώρων στάθμευσης του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» από την εταιρία με την επωνυμία «ΜΠΟΡΙΣ ΜΟΥΖΕΝΙΔΗΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ» και το διακριτικό τίτλο «Cargo Service & Representations».

- Να απόσχει η Επιτροπή από τη διαπίστωση παράβασης του άρθρου 2 του ν. 703/1977, όπως ίσχυε (νυν άρθρο 2 ν. 3959/2011), αναφορικά με την επιβολή μη εύλογων χρεώσεων για τη στάθμευση οχημάτων στους χώρους στάθμευσης οχημάτων του Κ.Α.Θ.Μ., δεδομένου ότι δεν τεκμηριώνεται κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης εκ μέρους της ανωτέρω εταιρίας.

- Να απόσχει η Επιτροπή από τη διαπίστωση παράβασης του άρθρου 2 του ν. 703/1977, όπως ίσχυε (νυν άρθρο 2 ν. 3959/2011), αναφορικά με τυχόν αντι-ανταγωνιστικές συνέπειες της στο σκεπτικό περιγραφόμενης σύμβασης ως προς το περιεχόμενό της και ως προς την εφαρμογή της, και εν γένει από τη διαπίστωση παράβασης εκ μέρους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (εκμισθώτριας) και την επιβολή βάσει του άρθρου 9 παρ. 1 εδαφ. γ) και δ) του ν. 703/1977 (νυν αρ. 25 παρ. 1 (α) και (γ) ν. 3959/2011) μέτρων συμπεριφοράς ως προς το περιεχόμενο και την εφαρμογή της σύμβασης, ή/και τη διατύπωση συστάσεων και άλλων τυχόν κυρώσεων, για τους λόγους που αναλυτικώς εκτίθενται στο σκεπτικό.

- Να μην επιβληθεί οποιοδήποτε μέτρο συμπεριφοράς του αρ. 9 παρ. 1 (γ) και (δ) ν. 703/1977 (νυν αρ. 25 παρ. 1 (α) και (γ) ν. 3959/2011) κατά της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Κατόπιν, το λόγο έλαβαν η πληρεξούσια δικηγόρος και οι εκπρόσωποι των ενδιαφερομένων μερών, οι οποίοι τοποθετήθηκαν επί της προαναφερόμενης εισήγησης, ανέπτυξαν τις απόψεις τους, έδωσαν διευκρινίσεις και απάντησαν σε ερωτήσεις που τους υπέβαλαν ο Προεδρεύων και τα μέλη της Επιτροπής.

Για τη θεμελίωση των ισχυρισμών της εταιρίας ΜΠΟΡΙΣ ΜΟΥΖΕΝΙΔΗΣ, η πληρεξούσια δικηγόρος της ζήτησε την εξέταση μάρτυρα. Η Επιτροπή, αποδεχόμενη το σχετικό αίτημα, εξέτασε τον μάρτυρα […] της εταιρίας.

Με την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας και την εξέταση του μάρτυρα, τα ενδιαφερόμενα μέρη παραιτήθηκαν του δικαιώματός τους για κατάθεση συμπληρωματικού υπομνήματος μετά την παραλαβή των πρακτικών και αποχώρησαν από την αίθουσα.

Μετά την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας, το Τμήμα της Επιτροπής προχώρησε σε διάσκεψη με τη συμμετοχή της Εισηγήτριας Βικτωρίας Μερτικοπούλου, η οποία δεν έλαβε μέρος στην ψηφοφορία, και αφού έλαβε υπόψη της τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, την Εισήγηση, τις απόψεις που διατύπωσαν προφορικώς τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη συζήτηση και με τα υπομνήματα τα οποία υπέβαλαν, τα όσα κατέθεσε ο μάρτυρας κατά την ακροαματική διαδικασία και το ισχύον νομικό πλαίσιο.

ΣΚΕΦΘΗΚΕ ΩΣ ΕΞΗΣ

Η παρούσα λαμβάνει χώρα βάσει της παρεμπίπτουσας υπ’ αριθ. 456/V/2009 απόφασης της Επιτροπής Ανταγωνισμού επί του «αυτεπάγγελτου ελέγχου της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού κατόπιν αιτήματος του Κέντρου Προστασίας Καταναλωτών (ΚΕ.Π.ΚΑ.) για παράβαση των διατάξεων του άρθρου 2 του ν. 703/1977, όπως ισχύει, αναφορικά με τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης του αεροδρομίου Μακεδονία».

Ι. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Ι.1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

1. Την 9η Ιουλίου 2009 η Επιτροπή Ανταγωνισμού (εφεξής και Ε.Α.) συνεδρίασε σε Τμήμα με θέμα τη λήψη Απόφασης επί του αυτεπάγγελτου ελέγχου της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού (εφεξής και «Γ.Δ.Α.») κατόπιν του υπ’ αριθ. 2897/23.04.2008 αιτήματος του Κέντρου Προστασίας Καταναλωτών (εφεξής και «ΚΕ.Π.ΚΑ.») για παράβαση των διατάξεων του άρθρου 2 του ν. 703/1977 όπως ίσχυε (νυν άρθρο 2 του ν. 3959/2011), αναφορικά με τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» (εφεξής και «Κ.Α.Θ.Μ.») από την εταιρία με την επωνυμία «ΜΠΟΡΙΣ ΜΟΥΖΕΝΙΔΗΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ» και το διακριτικό τίτλο «Cargo Service & Representations» (εφεξής και «Cargo Service» ή «CS&R»).

2. Συγκεκριμένα, το ΚΕ.Π.ΚΑ. υποστήριξε στην αναφορά του ότι και τα τρία parking δόθηκαν με διαγωνισμό στην ίδια επιχείρηση, ότι δεν λήφθηκαν τα κατάλληλα μέτρα εκ των προτέρων, ώστε η προκήρυξη να εγγυάται πως αυτό που θα προκύψει δεν θα είναι μονοπώλιο, και ότι η εκμετάλλευση των τριών χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων του Κ.Α.Θ.Μ. από την Cargo Service, η οποία έχει αναλάβει την εκμετάλλευση των χώρων στάθμευσης οχημάτων του Κ.Α.Θ.Μ. από την 9η Απριλίου 2007 κατόπιν σχετικού διαγωνισμού[1], οδήγησε σε αυξήσεις πολλαπλάσιες του πληθωρισμού και επομένως σε βλάβη των καταναλωτών καθώς οι τελευταίοι δεν είχαν άλλη επιλογή «παρά να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες μιας και μόνον επιχείρησης»[2]. Το ΚΕ.Π.ΚΑ. απέστειλε συνημμένα όλη την προηγούμενη αλληλογραφία του με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (εφεξής και «Υ.Π.Α.») σχετικά με το θέμα αυτό[3].

[1] Ο οποίος προκηρύχθηκε με την υπ’ αριθ. πρωτ. Δ11Γ/29/260/02.01.2007 απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

[2] Βλ. το υπ’ αριθ. πρωτ. 2897/23.04.2008 αίτημα, σελ. 1.

[3] Η εν λόγω αλληλογραφία αφορά στη διαμαρτυρία του ΚΕ.Π.ΚΑ. προς την Υ.Π.Α. σχετικά με την αύξηση των τιμών των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων καθώς και τις σχετικές απαντήσεις της Υ.Π.Α. Η Υ.Π.Α., στις απαντήσεις της προς το ΚΕ.Π.ΚΑ., ανέφερε ότι η ίδια εκμισθώνει τους χώρους των αερολιμένων σε τρίτους κατόπιν διενέργειας δημοσίων πλειοδοτικών διαγωνισμών και οι μισθωτές διαμορφώνουν ελεύθερα τις τιμές σύμφωνα με τις νόμιμες διατάξεις (βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. Δ11/Γ/30427/12239/06.08.2007 επιστολή), προσθέτοντας ότι η διενέργεια του δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού αφορούσε στην εκμίσθωση των τριών χώρων στάθμευσης του Κ.Α.Θ.Μ. ως ενιαίου χώρου (βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. Δ11/Γ/8755/3154/07.03.2008 επιστολή). Επιπλέον, η Υ.Π.Α. ανέφερε ότι, από το 1997 έως το Μάρτιο του 2007, οι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων λειτουργούσαν με προγραμματικές συμβάσεις μεταξύ της Υ.Π.Α., της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Θεσσαλονίκης και της Δημοτικής Επιχείρησης Τουριστικής, Κοινωνικής και Πολιτιστικής Ανάπτυξης Θέρμης (ΔΕΤΚΠΑΘ). Σύμφωνα με τις εν λόγω προγραμματικές συμβάσεις, η Υ.Π.Α. αναλάμβανε να καθορίζει το ύψος των τιμολογίων χρέωσης και

3. Η Γ.Δ.Α., μετά από τη διερεύνηση της ως άνω αναφοράς, συνέταξε την υπ’ αριθ. 3168/15.04.2009 εισήγησή της προς την Ε.Α. Η εισήγηση πρότεινε την απόρριψη της αναφοράς «καθώς δεν προκύπτει από την […] καταγγελία και τα επισυναπτόμενα σε αυτήν έγγραφα παράβαση των διατάξεων του ελεύθερου ανταγωνισμού (άρθρα 1, 2 και 2α του ν. 703/1977 και άρθρα 81 και 82 ΣυνθΕΚ)»[4]. Επί της εισηγήσεως της Γ.Δ.Α. εκδόθηκε στις 23.07.2009 η υπ’ αριθ. 456/V/2009 απόφαση της Ε.Α. (εφεξής και «παρεμπίπτουσα απόφαση»)[5].

Ι.2. ΤΟ ΑΠΟ 14.07.2009 ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΤΗΣ ΜΠΟΡΙΣ ΜΟΥΖΕΝΙΔΗΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ

4. Η Cargo Service, στο από 14.07.2009 υπόμνημά της προς την Ε.Α.[6], ανέφερε ότι το μηνιαίο μίσθωμα για τους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων του Κ.Α.Θ.Μ. διαμορφώθηκε, για την περίοδο από 01.04.2008 έως 31.03.2009, στο ποσό των […] EUR, ενώ για την περίοδο από 01.04.2009 έως 31.03.2010[7] διαμορφώθηκε στο ποσό των […] EUR. Τα υπόλοιπα έξοδα (αμοιβές προσωπικού, συντήρηση, καθαριότητα, κατανάλωση ΔΕΗ), όπως ισχυρίσθηκε, αγγίζουν περίπου το ποσό των […] EUR το μήνα, με αποτέλεσμα τα συνολικά έξοδα της επιχείρησης από την εκμετάλλευση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων να φτάνουν περίπου το ποσό των […] EUR. Επομένως, όπως ισχυρίσθηκε η Cargo Service, για να πληρωθούν τα έξοδα της επιχείρησης από την εν λόγω δραστηριότητα, θα πρέπει οι μηνιαίες εισπράξεις να ξεπερνούν το ποσό των […] EUR, δηλαδή […] EUR πλέον του αναλογούντος ΦΠΑ. Κατά την Cargo Service, «από τα φύλλα ταμείου της εταιρίας μας προκύπτει ότι ο μέσος όρος του μηνιαίου τζίρου της εξεταζόμενης δραστηριότητας της εταιρίας μας για το έτος 2008 και τους περασμένους μήνες του 2009 δεν υπερβαίνει το ποσό των […] €»[8].

5. Η Cargo Service αναφέρθηκε στη συνέχεια στο φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης αυτοκινήτων στους χώρους του κυκλοφοριακού κόμβου του Κ.Α.Θ.Μ. ως αιτία μεγάλης ζημίας της δραστηριοποίησής της και πρότεινε τις ακόλουθες λύσεις, για την αντιμετώπιση του φαινομένου:

o «Η εταιρία μας αναλαμβάνει να διπλασιάσει τον δωρεάν χρόνο στάθμευσης των οχημάτων σε όλους τους χώρους στάθμευσής της, μέχρι και 20 λεπτά, υπερκαλύπτοντας με τον τρόπο αυτό τις ανάγκες τις βραχυπρόθεσμης στάθμευσης οχημάτων, δηλαδή τις ΝΟΜΙΜΗΣ και ΑΣΦΑΛΟΥΣ στάθμευσης των οχημάτων με σκοπό την ΑΠΡΟΣΚΟΠΤΗ επιβίβαση ή αποβίβαση των επιβατών.

o Με απόφαση του αρμόδιου φορέα (ΚΑΘΜ) προτείνουμε να καταργηθεί ο χώρος βραχυπρόθεσμης στάθμευσης οχημάτων, που βρίσκεται απέναντι από το parking 4.

στάθμευσης των αυτοκινήτων μέσω αποφάσεων του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. Δ11/Γ/26580/10718/06.07.2007).

[4] Απόφαση Ε.Α. 456/V/2009, σελ. 1.

[5] Επί της οποίας βλ. Ενότητα Ι. 3 κατωτέρω.

[6] Υπ’ αριθ. πρωτ. 717/14.07.09.

[7] Η εταιρία, εκ παραδρομής προφανώς, αναφέρει «έως 31.10.2009».

[8] Ό.π., σελ. 2.

o Να επιτραπεί η τοποθέτηση, με έξοδα της εταιρίας μας, των προστατευτικών πασάλων στον πιο πάνω χώρο, καθώς επίσης και στον χώρο πλησίον της στάσης του ΟΑΣΘ.

o Να εντατικοποιηθούν οι περιπολίες των αστυνομικών του τμήματος τροχαίας του αεροδρομίου στους χώρους του κυκλοφοριακού κόμβου του ΚΑΘΜ.

o Να ενεργηθεί ότι άλλο κριθεί από την Υπηρεσία Σας σκόπιμο προς την κατεύθυνση άμεσης και οριστικής παύσης και μη επανάληψης στο μέλλον της προσβολής του δικαιώματος μας για ορθή εκμετάλλευση των χώρων στάθμευσης της εταιρίας μας»[9].

6. Η Cargo Service ανέφερε ως δεύτερη σημαντικότερη αιτία «που άδικα και σημαντικά περιορίζει τα δικαιώματά μας στην εκμετάλλευση των parking», την «καταχρηστική χρήση των χώρων στάθμευσης 1, 2, 3 και ιδιαίτερα του parking 3 (υπηρεσιακού)»[10]. Πρόκειται για χώρους όπου η Υ.Π.Α. παρέχει σε ορισμένες κατηγορίες επισκεπτών το δικαίωμα της δωρεάν στάθμευσης οχημάτων. Συγκεκριμένα, κατά τα διαλαμβανόμενα στο Υπόμνημα[11], το άρθρο 2 παρ. 1 του συμφωνητικού μίσθωσης[12], που περιγράφει τους όρους χρήσης των χώρων στάθμευσης 1, 2 και 3, περιέχει γενική και σε ένα βαθμό αόριστη διατύπωση, η οποία είχε ως συνέπεια τη χορήγηση αδειών δωρεάν στάθμευσης στο υπηρεσιακό parking Νο 3 σε μεγάλο αριθμό οχημάτων ατόμων μη σχετιζόμενων με τον Κ.Α.Θ.Μ. ή κατά τέτοιο τρόπο σχετιζόμενων, ώστε να μη δικαιολογείται η χορήγηση των δωρεάν αδειών στάθμευσης. Συνεπεία της, κατά την Cargo Service, ανεξέλεγκτης και ανυπολόγιστης χορήγησης των καρτών αυτών, η Cargo Service παρουσιάζει σημαντικά διαφυγόντα κέρδη[13].

[9] Υπ’ αριθ. πρωτ. 717/14.07.09 Υπόμνημα της Cargo Service, σελ. 4-5.

[10] Υπ’ αριθ. πρωτ. 717/14.07.09 Υπόμνημα της Cargo Service, σελ. 5.

[11] Σελ. 5-6 Υπομνήματος.

[12] Για τους όρους του οποίου βλ. Ενότητα V.3.1 κατωτέρω.

[13] Στο υπ’ αριθ. πρωτ. 717/14.07.09 Υπόμνημα της Cargo Service, σελ. 6-7, η καθ’ ης προτείνει για την αντιμετώπιση της εν λόγω κατάστασης τις ακόλουθες λύσεις: «1. Η Υπηρεσία (ΥΠΑ) ή άλλος αρμόδιος φορέας (ΚΑΘΜ) σε ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ με τους εκπροσώπους της εταιρίας μας να ερμηνεύσει με λεπτομέρεια τους πιο κάτω αόριστους όρους, που περιλαμβάνονται στο άρθρο 2 παρ. 1 και να ορίσουν τους δικαιούχους της δωρεάν στάθμευσης στο parking 3, καθώς επίσης να ορίσει συγκεκριμένα οχήματα - δικαιούχων, που μπορούν να σταθμεύουν δωρεάν.
2. Ο αρμόδιος φορέας (ΚΑΘΜ) σε ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ με τους εκπροσώπους της εταιρίας μας να προβούν στον έλεγχο των ήδη εκδοθέντων καρτών δωρεάν στάθμευσης ως προς την συνδρομή προϋποθέσεων χορήγησης τους και στην ανάκληση των πιο πάνω καρτών στις περιπτώσεις, που δε συντρέχουν πλέον οι απαραίτητες προϋποθέσεις. Επιπλέον, προτείνουμε οι προϋποθέσεις αυτές να γίνουν αυστηρότερες ώστε να μην εκδίδονται αφειδώς άδειες δωρεάν στάθμευσης. 3. Στο μέλλον η εταιρία μας να ενημερώνεται και να συμμετέχει στην διαδικασία χορήγησης των νέων καρτών δωρεάν στάθμευσης με γνωμοδοτική αρμοδιότητα, καθώς επίσης να έχει δικαίωμα ένστασης κατά της πράξης χορήγησης κάρτας δωρεάν στάθμευσης. Επί των πιο πάνω ενστάσεων θα αποφαίνεται ο Διευθυντής του ΚΑΘΜ».

7. Η Cargo Service ζήτησε, συνεπώς, την απόρριψη της καταγγελίας του ΚΕ.Π.ΚΑ. και την αποδοχή της υπ’ αριθ. 3168/15.04.2009 εισήγησης της Γ.Δ.Α[14].

Ι.3. Η ΠΑΡΕΜΠΙΠΤΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ Ε.Α. 456/V/2009

8. Στις 23.07.2009, η Επιτροπή εξέδωσε παρεμπίπτουσα απόφαση στην οποία αναφέρεται ότι οι υπέρογκες αυξήσεις στα τιμολόγια και των τριών χώρων στάθμευσης που η εταιρία Cargo Service εκμεταλλεύεται, βλάπτουν τους καταναλωτές, καθώς οι τελευταίοι δεν έχουν άλλη επιλογή από το να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες μιας και μόνον επιχείρησης, η οποία έχει τυπικά μονοπωλιακή και κατ’ ουσίαν δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά υπηρεσιών χώρων στάθμευσης εντός του Κ.Α.Θ.Μ. Επιπροσθέτως, κατά τα διαλαμβανόμενα στην παρεμπίπτουσα απόφαση[15], οι «υπερβολικά υψηλές τιμές» ενδεχομένως οφείλονται: (α) στη δομή του ενιαίου πλειοδοτικού διαγωνισμού και για τους τρεις χώρους στάθμευσης, (β) στον τρόπο προσδιορισμού του ενιαίου μηνιαίου μισθώματος, το οποίο διαμορφώνεται ανεξαρτήτως της κατ΄ ουσίαν «ανταγωνιστικής» χρήσης των λοιπών χώρων στάθμευσης[16] που γίνεται με ευθύνη των συναρμοδίων Υπηρεσιών (Υ.Π.Α./Διοίκηση Αερολιμένος Θεσσαλονίκης, Κ.Α.Θ.Μ. κ.λπ.) έναντι των μισθωμένων τριών χώρων στάθμευσης ή/και (γ) στη μη κοστολόγηση-τιμολόγηση αυτών.

9. Τα ως άνω, σύμφωνα με την απόφαση της Ε.Α.[17], «ενδεχομένως εξωθούν σε υπερβολικές μέσες τιμές τα τιμολόγια των τριών μισθωμένων χώρων στάθμευσης. Υπό την έννοια αυτή, η υπό εξέταση ενδεχόμενη καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης της εταιρίας “CS&R” θα έπρεπε να εξετασθεί εάν είναι παράγωγος και “δευτερογενής”. Περαιτέρω «[ε]ναλλακτικά προς την με αρ. πρωτ. οικ. 3168/15.4.2009 Εισήγηση της υπηρεσίας, αντί να θεωρείται ότι δεν υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις για την ύπαρξη υπερβολικής τιμολόγησης από την πλευρά της εταιρίας «Cargo Service & Representations» και αυτό γιατί “τα υψηλά τιμολόγια των υπηρεσιών που παρέχει η συγκεκριμένη εταιρία δικαιολογούνται από τα σημαντικά λειτουργικά έξοδα στα οποία καλείται να ανταποκριθεί η εν λόγω επιχείρηση, προκειμένου όχι μόνο να επιβιώσει, αλλά και να κερδοφορήσει…” καθώς “το καθαρό περιθώριο κέρδους της καθής διαμορφώθηκε μόλις σε 1,2%”, κρίνεται ότι οι ισχυρές ενδείξεις υπερβολικής τιμολόγησης οφείλονται και στην ex post υπερβολική τιμολόγηση εκ μέρους της ΥΠΑ»[18].

10. Κατά την εν λόγω παρεμπίπτουσα απόφαση, «[δ]εδομένου ότι η εισήγηση της ΓΔΑ δεν έχει αξιολογήσει τις πιθανές αντιανταγωνιστικές συνέπειες της σύμβασης ως προς το περιεχόμενό της και ως προς την εφαρμογή της, ούτε έχει εξετάσει τυχόν ευθύνες της εκμισθώτριας, κρίνεται αναγκαίο αυτές να εξετασθούν περαιτέρω, και ειδικότερα υπό την έννοια αφενός της επιβολής βάσει του άρθρου 9 παρ. 1 εδαφ. γ) και δ) του ν. 703/1977 μέτρων συμπεριφοράς ως προς το περιεχόμενο της σύμβασης (π.χ. μετατροπή του μισθώματος σε μίγμα μηνιαίου μισθώματος και ποσοστό επί των εσόδων από χρήστες των μισθωμένων χώρων στάθμευσης) και της εφαρμογής της σύμβασης (π.χ. έλεγχος χορηγήσεων αδειών ελεύθερης στάθμευσης, εφαρμογή ΚΟΚ), αφετέρου της διατύπωσης τυχόν συστάσεων προς την εκμισθώτρια για την εφαρμογή των ανωτέρω και των προτάσεων που η Cargo Service αναπτύσσει διεξοδικά στο από 14.7.2009 υπόμνημά της»[19].

11. Για τους λόγους αυτούς η Ε.Α. καταλήγει, σύμφωνα με το διατακτικό της παρεμπίπτουσας απόφασης, στα εξής:

«Α. Απέχει από την έκδοση οριστικής απόφασης και

Β. Εκδίδει την παρούσα προδικαστική απόφαση, με την οποία καλεί τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, βάσει του άρθρου 25 παρ. 4 του Κανονισμού Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής Ανταγωνισμού, να διενεργήσει περαιτέρω έρευνα σε σχέση με την αξιολόγηση πιθανών αντι-ανταγωνιστικών συνεπειών της σύμβασης, ως προς το περιεχόμενό της και ως προς την εφαρμογή της και να υποβάλει σχετική εισήγηση που να περιλαμβάνει τη σύμβαση και τα μέρη αυτής».

ΙΙ. ΤΑ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

ΙΙ.1. ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ (ΚΕ.Π.ΚΑ.)

12. Το ΚΕ.Π.ΚΑ. είναι μη κερδοσκοπική, μη κυβερνητική, Πανελλαδική Ένωση Καταναλωτών. Ιδρύθηκε το 1982 και έχει έδρα τη Θεσσαλονίκη. Διοικείται από 9μελές Διοικητικό Συμβούλιο, όλα τα μέλη του οποίου είναι εθελοντές. Το ΚΕ.Π.ΚΑ. εκπροσωπεί τους καταναλωτές σε τοπικό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, δέχεται τα παράπονά τους και μεσολαβεί για την επίλυση διαφορών τους με τους προμηθευτές[20].

ΙΙ.2. ΜΠΟΡΙΣ ΜΟΥΖΕΝΙΔΗΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ

13. Η Cargo Service συστάθηκε στη Θεσσαλονίκη στις 7 Ιουλίου 1999[21]. Έδρα της εταιρίας ορίζεται η Δημοτική Ενότητα Μακεδνών του Δήμου Καστοριάς[22].

[14] Υπ’ αριθ. πρωτ. 717/14.07.09 Υπόμνημα της Cargo Service, σελ. 7.

[15] Παρ. 3 της Παρεμπίπτουσας Απόφασης.

[16] Αναφέρεται, όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια, στους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων πέραν του μισθίου Ρ4, Ρ6 και Ρ7 και συγκεκριμένα τους χώρους Ρ1, Ρ2 και Ρ3 στους οποίους η Υ.Π.Α. παρέχει δυνατότητα δωρεάν στάθμευσης οχημάτων.

[17] Παρ. 3 της Παρεμπίπτουσας Απόφασης.

[18] Παρ. 4 της Παρεμπίπτουσας Απόφασης, βλ. και σελ. 30 και 34 της υπ’ αριθμ. οικ. 3168/15.04.2009 Εισήγησης.

[19] Το από 14.07.2009 Υπόμνημα της Cargo Service (το περιεχόμενο του οποίου δεν περιλαμβάνεται στην Παρεμπίπτουσα Απόφαση) αναλύεται στην αμέσως προηγούμενη ενότητα.

[20] Το 2009 το ΚΕ.Π.ΚΑ. κατέγραψε 11.766 παράπονα – καταγγελίες καταναλωτών, εκ των οποίων το 99,6% επιλύθηκαν προς όφελος των καταναλωτών (βλ. επίσημη ιστοσελίδα ΚΕ.Π.ΚΑ., www.kepka.org).

[21] Για τη σύσταση Μονοπρόσωπης Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης με την επωνυμία «ΜΠΟΡΙΣ ΜΟΥΖΕΝΙΔΗΣ - ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ» και δ.τ. «CARGO SERVICE Μ.Ε.Π.Ε.», βλ. ΦΕΚ 6180/28.07.1999 (Τεύχος ΑΕ & ΕΠΕ). Ο διακριτικός τίτλος της εταιρίας τροποποιήθηκε εν συνεχεία το έτος 2007 (ΦΕΚ ΑΕ & ΕΠΕ 2560/18.04.2007) σε: «Cargo Service & Representations» ή «CS&R» και το έτος 2011 (ΦΕΚ ΑΕ & ΕΠΕ 11513/01.11.2011) στους δύο αυτούς τίτλους προστέθηκε και ο διακριτικός τίτλος «TOP FURS».

[22] Με την τροποποίηση του καταστατικού ΦΕΚ ΑΕ & ΕΠΕ 5330/04.06.2014. Αρχικά, έδρα της εταιρίας είχε ορισθεί ο οικισμός Κορησού του Δήμου Αγίων Αναργύρων του νομού Καστοριάς, ενώ το 2000 ως έδρα της εταιρίας, μετά από σχετική τροποποίηση του καταστατικού (ΦΕΚ ΑΕ & ΕΠΕ

14. Σκοπός της εταιρίας, σύμφωνα με το αρχικό καταστατικό, μεταξύ άλλων, είναι: (α) η διεκπεραίωση μεταφορών πραγμάτων όσον αφορά στις απαραίτητες διατυπώσεις και όχι τη μεταφορά καθεαυτή, (β) η οργάνωση πτήσεων και ταξιδιών, (γ) η οργάνωση ή παροχή τροφοδοσίας (catering) αεροπορικών πτήσεων ή ταξιδίων, (δ) η παροχή ή η εξασφάλιση της παροχής από άλλους κάθε εξυπηρέτησης, υπηρεσίας, απασχόλησης περιλαμβανομένης και της πρόσληψης, εκπαίδευσης και εκμίσθωσης πάσης φύσεως προσωπικού, (ε) η αγορά, μίσθωση ή ανταλλαγή γραφείων, επίπλων, εξοπλισμού κ.λπ., με σκοπό τη μίσθωση, την ενοικίαση ή τη διάθεση προς τρίτους και (στ) η βελτίωση, διαχείριση, έλεγχος, καλλιέργεια, ανάπτυξη, εκμετάλλευση, ανταλλαγή, εκμίσθωση ή με άλλο τρόπο παραχώρηση, υποθήκευση κ.λπ. στοιχείων ενεργητικού και δικαιωμάτων της εταιρίας.

15. Με την τροποποίηση του καταστατικού της εταιρίας στις 14 Ιουλίου 2004[23], στο σκοπό της προστέθηκε η «παροχή “Υπηρεσιών αντιπροσώπευσης και επίβλεψης αεροπορικών εταιριών” υπ’ αριθ. 1 στην Κατηγορία επίγειας εξυπηρέτησης» και με νέα τροποποίηση στις 17 Ιανουαρίου 2007[24], προστέθηκε στο σκοπό της εταιρίας η υπό έρευνα δραστηριότητα της μίσθωσης χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και της καθ’ οιονδήποτε τρόπο εκμετάλλευσης αυτών. Ο σκοπός της εταιρίας διευρύνθηκε έτι περαιτέρω με τροποποίηση του καταστατικού τον Ιούνιο του 2007 και το 2012[25].

ΙΙ.3. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

16. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) αποτελεί σύμφωνα με το Νομοθετικό Διάταγμα 714/70[26], όπως τροποποιήθηκε με το ν. 1340/83[27], Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Αποστολή της είναι η οργάνωση, η ανάπτυξη και ο έλεγχος του συστήματος αερομεταφορών της χώρας, καθώς και η μελέτη και διατύπωση εισηγήσεων προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τη διαμόρφωση της πολιτικής στις αερομεταφορές γενικά[28].

17. Η Υ.Π.Α., μεταξύ άλλων, είναι αρμόδια για την εκμίσθωση των χώρων στάθμευσης των Αερολιμένων σε τρίτους (κατόπιν διενέργειας πλειοδοτικών διαγωνισμών που προκηρύσσονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων)[29] χωρίς, όμως, να έχει καμία ανάμειξη στον καθορισμό των χρεώσεων στάθμευσης, με συνέπεια οι μισθωτές να διαμορφώνουν ελεύθερα τις τιμές, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις[30, 31].

5743/28.06.2000), ορίστηκε το Διαμέρισμα Δισπηλιού του Δήμου Μακεδνών του Νομού Καστοριάς.

[23] ΦΕΚ ΑΕ & ΕΠΕ 9370/20.07.2004.

[24] ΦΕΚ ΑΕ &ΕΠΕ 434/19.01.2007.

[25] Η τροποποίηση του Ιουνίου του 2007 (ΦΕΚ ΑΕ & ΕΠΕ 5804/22.06.2007) προέβλεψε την ένταξη πολλών επιπλέον δραστηριοτήτων στους σκοπούς της εταιρίας, μεταξύ των οποίων: (α) η ανάπτυξη οικοδομικής επιχειρηματικής δράσης για την κατασκευή πάσης φύσης κτισμάτων με σκοπό τη διάθεση και εμπορία αυτών, (β) η αγορά, ανακαίνιση, μεταποίηση, εκμετάλλευση και μεταπώληση ακινήτων με σκοπό το κέρδος, (γ) η εισαγωγή και εμπορία παντός είδους κατασκευαστικών υλικών που αφορούν την κατασκευή ακινήτων, (δ) η μεσιτεία για την σύναψη συμβάσεων πώλησης, ανταλλαγής, ή μίσθωσης ακινήτων, (ε) η διαχείριση και εκμετάλλευση ακινήτων και (στ) η μεσολάβηση για τη σύναψη πάσης φύσεως εμπορικών συμβάσεων. Με την τροποποίηση του 2011 (ΦΕΚ ΑΕ & ΕΠΕ11513/01.11.2011), στους σκοπούς της εταιρίας προστέθηκε και το γενικό εμπόριο με μορφή χονδρικού ή λιανικού εμπορίου, εισαγωγές και εξαγωγές, από και προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλες τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικώς ετοίμων ενδυμάτων, προϊόντων γούνας, όλων των ειδών των ποτών, κρασιού, ζύθου, υδάτων, τροφίμων κ.λπ.

[26] «Περί ιδρύσεως Διευθύνσεως Εναερίων Μεταφορών παρά τω Υπουργείω Συγκοινωνιών και Οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» (ΦΕΚ Α238/1970).

[27] «Τροποποίηση διατάξεων Ν.Δ. 714/1970 "περί ιδρύσεως Διευθύνσεως Εναερίων Μεταφορών παρά τω Υπουργείω Συγκοινωνιών και οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας" και συναφών διατάξεων» (ΦΕΚ Α΄35/1983). Βλ. άρθρο 1: «Μορφή υπηρεσίας. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) αποτελεί Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών. Η Υπηρεσία αυτή υπάγεται στον Υπουργό Συγκοινωνιών και Διοικείται από το Διοικητή και τον Υποδιοικητή της», άρθρο 2: «Αποστολή. Αποστολή της Υ.Π.Α. είναι η οργάνωση, ανάπτυξη και έλεγχος των αεροπορικών μεταφορών της χώρας η μελέτη και διατύπωση εισηγήσεων προς τον Υπουργό Συγκοινωνιών για τη διαμόρφωση της πολιτικής σχετικά με τις δραστηριότητες της Πολιτικής Αεροπορίας και των αερομεταφορών γενικά.» και άρθρο 6: «Ένταξη του προϋπολογισμού Υ.Π.Α. στον Κρατικό Προϋπολογισμό. 1. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν καταρτίζει αυτοτελή προϋπολογισμό. Οι εισπράξεις και οι πληρωμές αναλαμβάνονται από το Ελληνικό Δημόσιο.».

[28] Βλ. άρθρο 2 ν. 1340/1983 και Ιστοσελίδα Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, http://www.ypa.gr.

[29] Βλ. και το άρθρο 36 του ν. 3800/1957 («Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των περί προστασίας και διοικήσεως των δημοσίων κτημάτων κειμένων διατάξεων κλπ.» - ΦΕΚ Α 256), σύμφωνα με το οποίο η διοίκηση και διαχείριση των Κρατικών Πολιτικών Αερολιμένων και Αεροδρομίων υπάγονται στην Υ.Π.Α. και τον επιβλέποντα αυτήν Υπουργό. Στη διαχείριση των αερολιμένων περιλαμβάνονται «και πάσαι αι οικονομικαί υποθέσεις τούτων, αι σχετιζόμεναι με εκμετάλλευσιν αυτών, συμπεριλαμβανομένης και της εκμισθώσεως προς τρίτους χώρων καταλαμβανομένων υπό των Αερολιμένων μετά των επ’ αυτών κτισμάτων και δικαιωμάτων. Κατ’ ακολουθίαν αι εκμισθώσεις αύται καταρτίζονται υπό του αρμοδίου ως άνω Υπουργού κατά την κρίσιν του και άνευ δεσμεύσεως εκ των μη εχουσών εφαρμογήν επί των μισθώσεων τούτων διατάξεων του από 11/12 Νοεμβρίου 1929 π.δ. «περί διοικήσεως δημοσίων κτημάτων», εκ των οποίων δύνανται μόνον κατ’ αναλογίαν να εφαρμόζονται αι δυνάμεναι να εφαρμοσθώσι διατάξεις περί πλειοδοτικών δημοσίων διαγωνισμών του Δ/τος της 11/12-11-1929 παρ’ οργάνων πάντοτε της υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας οριζομένων υπό του εις ον ανήκει αύτη Υπουργού, όστις εν τοιαύτη περιπτώσει ασκεί τας αρμοδιότητας και εξουσίας του Υπουργού των Οικονομικών εκ του Διατάγματος τούτου. Τα έσοδα εκ των κατά τα άνω εκμισθώσεων εισάγονται εις το Δημόσιον Ταμείον».

[30] Βλ. τις υπ’ αριθ. πρωτ. Δ11/Γ/30427/12239/06.08.2007 και Δ11/Γ/8755/3154/07.03.2008 επιστολές της Υ.Π.Α. προς το ΚΕ.Π.ΚΑ., τις οποίες προσκόμισε το ΚΕ.Π.ΚΑ. συνημμένες στο υπ’ αριθ. πρωτ. 2897/23.04.2008 έγγραφό του.

[31] Στις λοιπές δραστηριότητες της Υ.Π.Α. (βλ. άρθρο 11 του ν.δ. 714/1970, καθώς και στην ιστοσελίδα της Υ.Π.Α.) συγκαταλέγονται οι κάτωθι:
o Εξυπηρέτηση και ανάπτυξη των αεροπορικών συγκοινωνιών στο εσωτερικό της χώρας καθώς και το εξωτερικό.

ΙΙΙ. Σχετική αγορά

ΙΙΙ.1. ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ/ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

18. Η σχετική αγορά προϊόντος/υπηρεσιών περιλαμβάνει όλα τα προϊόντα ή και τις υπηρεσίες που είναι δυνατόν να εναλλάσσονται ή να υποκαθίστανται αμοιβαία από τον καταναλωτή, λόγω των χαρακτηριστικών, των τιμών και της χρήσης, για την οποία προορίζονται[32].

19. Εν προκειμένω, ως σχετική αγορά υπηρεσίας στο πλαίσιο της υπό εξέταση υπόθεσης, μπορεί να οριστεί η αγορά υπηρεσιών διοίκησης, διαχείρισης και λειτουργίας χώρων στάθμευσης εντός αερολιμένων[33].

20. Ο συγκεκριμένος ορισμός συνάδει με εκείνον που έχει πραγματοποιήσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε υποθέσεις συγκεντρώσεων σχετικών με την απόκτηση ελέγχου αεροδρομίων[34], στις οποίες η παροχή υπηρεσιών διαχείρισης και λειτουργίας υποδομών των αερολιμένων θεωρείται διακριτή σχετική αγορά[35], υπο-αγορά της οποίας αποτελεί εκείνη της παροχής υπηρεσιών λοιπών[36] εμπορικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών εστίασης, στάθμευσης, ενοικίασης αυτοκινήτων και πώλησης διαφημιστικού χώρου[37].

21. Οι υπηρεσίες στάθμευσης αυτοκινήτων παρέχονται στους ειδικά διαμορφωμένους και εξοπλισμένους χώρους εντός του αεροδρομίου και διακρίνονται σε υπηρεσίες στάθμευσης μακράς διάρκειας που απευθύνονται στους χρήστες της αεροπορικής μεταφοράς (επιβάτες) που σταθμεύουν το αυτοκίνητό τους στον αερολιμένα καθ’ όλη τη διάρκεια του ταξιδιού τους, καθώς και σε υπηρεσίες στάθμευσης μικρής διάρκειας που απευθύνονται κυρίως στους συνοδούς των επιβατών/χρηστών της αεροπορικής μεταφοράς προκειμένου να μεταφέρουν επιβάτη προς και από τον αεροσταθμό.

22. Ειδική κατηγορία υπηρεσιών στάθμευσης εντός του αεροδρομίου αποτελούν οι ονομαζόμενες «valet» υπηρεσίες, οι οποίες προσφέρονται σε όσους επιβάτες επιθυμούν να παραδώσουν το αυτοκίνητό τους στην είσοδο του αεροσταθμού και να το παραλάβουν από το ίδιο σημείο κατά την επιστροφή τους[38].

23. Περαιτέρω, υπηρεσίες στάθμευσης αυτοκινήτων μπορούν να παρέχονται και εκτός των χώρων του αεροδρομίου. Οι εν λόγω υπηρεσίες μπορεί να είναι «valet» (κατά τα ανωτέρω, με τη διαφορά ότι, σε αυτήν την περίπτωση, η στάθμευση του αυτοκινήτου πραγματοποιείται σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο εκτός του αεροδρομίου) ή «shuttle» (όπου η παράδοση του αυτοκινήτου πραγματοποιείται σε διαμορφωμένο χώρο στάθμευσης εκτός του αεροδρομίου που διαχειρίζεται ιδιωτική εταιρία, η οποία στη συνέχεια αναλαμβάνει τη μεταφορά του επι-

ο Μέριμνα για την ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών σχέσεων και συμμετοχή σε διεθνείς οργανισμούς.

ο Μέριμνα για την οργάνωση του Εθνικού Εναέριου Χώρου, την άσκηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, την εγκατάσταση και λειτουργία αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών και ραδιοβοηθημάτων, καθώς και την παροχή αεροναυτικών πληροφοριών.

ο Εκπόνηση και παρακολούθηση της εφαρμογής τυποποιημένων κειμένων (προτύπων), κανονισμών και απαιτήσεων εκμετάλλευσης και λειτουργίας αεροσκαφών.

ο Έλεγχος της καταλληλότητας των αεροσκαφών και των πληρωμάτων Πολιτικής Αεροπορίας και χορήγηση των σχετικών πτυχίων και αδειών.

ο Ίδρυση και λειτουργία των αερολιμένων της χώρας και διαρκή μέριμνα για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό αυτών.

ο Διαμόρφωση της νομοθεσίας επί των αερομεταφορών.

ο Φροντίδα για την ανάπτυξη του αεροπορικού πνεύματος, της ιδιωτικής αεροπορίας και του αεραθλητισμού.

ο Φροντίδα για την εξασφάλιση εισροής οικονομικών πόρων σε ανταπόδοση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς αεροσκάφη και επιβατικό κοινό, καθώς και για την εξασφάλιση διοικητικής – οικονομικής υποστήριξης των υπηρεσιών της.

[32] Βλ. Ανακοίνωση της Ευρ. Επιτροπής για τον ορισμό της σχετικής αγοράς (97/C 372/03), σημ. 7.

[33] Όπως αναφέρεται στην Εισήγηση, σύμφωνα με την υπ’ αριθ. 270/IV/2004 σχετική απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ο κλάδος των υπηρεσιών που προσφέρονται σε χώρους στάθμευσης μπορεί να χωριστεί σε δυο διακριτές αγορές:
α) στην αγορά διοίκησης, διαχείρισης και λειτουργίας χώρων στάθμευσης και
β) στην αγορά εκμετάλλευσης χώρων στάθμευσης.
Στην πρώτη σχετική αγορά δραστηριοποιούνται επιχειρήσεις που παρέχουν εξειδικευμένες υπηρεσίες προς τρίτους, ενώ στη δεύτερη δραστηριοποιούνται επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται ιδιόκτητους ή μη χώρους στάθμευσης, χωρίς απαραιτήτως να ασκούν οι ίδιες τη διαχείριση και λειτουργία αυτών. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, η καθ’ ης έχει αναλάβει τη διοίκηση, διαχείριση και λειτουργία του χώρου στάθμευσης του Αερολιμένα «Μακεδονία», ενώ η Υ.Π.Α. έχει την εκμετάλλευση του εν λόγω χώρου στάθμευσης.

[34] Βλ. υποθέσεις M.7537 - ARDIAN FRANCE/F2i SGR/F2i AEROPORTI, M.7008 - AENA INTERNACIONAL/AXA PE/LLAGL, M.6862 - VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL, M.4164 - FERROVIAL/QUEBEC/GIC/BAA, M.3823 - MAG/FERROVIAL AEROPUERTOS/EXETER AIRPORT. Έτσι και η ΕΑ 626/2016, παρ. 141 επ. και 180 επ.

[35] Σε σχέση με την αγορά της συμμετοχής σε διαγωνιστικές διαδικασίες σχετικά με την παραχώρηση δικαιωμάτων διαχείρισης και λειτουργίας αεροδρομίων.

[36] Πλην των αερολιμενικών και των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.

[37] Απόφαση σχετική με τη στάθμευση αυτοκινήτων σε αεροδρόμια έχει εκδώσει και η Αρχή Προστασίας του Ανταγωνισμού της Κύπρου. Πρόκειται για την υπ’ αριθμ. 52/2012 απόφαση, σχετικά με την καταγγελία της εταιρίας MEGA FLYPARK LTD κατά της εταιρίας HERMES AIRPORTS LTD, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα της Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού της Κύπρου, σύμφωνα με την οποία, ως μία από τις σχετικές αγορές προϊόντος/υπηρεσίας ορίζεται η αγορά παροχής υπηρεσιών στάθμευσης για επιβάτες του αερολιμένα Λάρνακας που μεταβαίνουν στο εξωτερικό (οι επιβάτες του αερολιμένα Λάρνακας μεταβαίνουν μόνο στο εξωτερικό της Κύπρου - εκτός από τον αερολιμένα της Λάρνακας, στην Κύπρο υπάρχει και ο αερολιμένας της Πάφου, όμως, καθώς η απόσταση μεταξύ των δύο πόλεων είναι μόλις 133,74 χλμ. δεν υπάρχει αεροπορική σύνδεση μεταξύ των δύο αερολιμένων και επομένως, δεν υπάρχουν εγχώριες πτήσεις στην Κύπρο).

[38] Η Cargo Service σύμφωνα με τις διακηρύξεις (άρθρο 14 παρ. 8 των υπ’ αριθ. πρωτ. Δ11/Γ/29/26/02.01.2007 και Δ 11/Γ/29876/17792/21.09.2011 προκηρύξεων) και τις αντίστοιχες συμβάσεις με την Υ.Π.Α. (άρθρο 8 παρ. 9 της από 29.03.2007 σύμβασης και άρθρο 8 παρ. 8 της από 19.01.2012 σύμβασης) είναι υποχρεωμένη να παρέχει υπηρεσίες Valet Parking σε όσους επιβάτες επιθυμούν να επιβιβαστούν κατευθείαν από την είσοδο του αεροσταθμού και να παραδώσουν το αυτοκίνητο σε προσωπικό της μισθώτριας εταιρίας. Σε αυτή την περίπτωση η εταιρία θα φέρει ακέραια την ευθύνη για οποιαδήποτε ζημιά ή φθορά του αυτοκινήτου προκύψει.

βάτη προς και από το αεροδρόμιο με ίδια μέσα). Από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι, κατά το χρονικό διάστημα στο οποίο αφορά η υπό εξέταση αναφορά, μοναδικός πάροχος της υπηρεσίας στάθμευσης αυτοκινήτων στον αερολιμένα της Θεσσαλονίκης ήταν η Cargo Service, η οποία προσέφερε υπηρεσίες στάθμευσης μόνο εντός του αερολιμένα. Οι εν λόγω υπηρεσίες περιελάμβαναν και «valet» υπηρεσίες εντός του αεροδρομίου, όπως προκύπτει από τις οριζόμενες στη σύμβαση υποχρεώσεις του αναδόχου[39]. Σήμερα, στην εν λόγω αγορά παρέχονται τόσο υπηρεσίες «valet» όσο και υπηρεσίες «shuttle», δεδομένου ότι πέραν της Cargo Service, πλέον δραστηριοποιούνται στην αγορά της παροχής υπηρεσιών στάθμευσης οχημάτων των χρηστών του Κ.Α.Θ.Μ. πλείονες ιδιωτικές επιχειρήσεις[40]. Σε κάθε περίπτωση, δεδομένου ότι, όπως αναλύεται στη συνέχεια, ενδεχόμενος ευρύτερος ορισμός της σχετικής αγοράς, ώστε να περιλαμβάνει και τις «shuttle» υπηρεσίες, δεν μεταβάλλει τα αποτελέσματα της ανάλυσης, παρέλκει η περαιτέρω εξέταση του ζητήματος. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τα ανωτέρω και για τους σκοπούς της συγκεκριμένης υπόθεσης, ως σχετική αγορά ορίζεται εκείνη των υπηρεσιών διοίκησης, διαχείρισης και λειτουργίας χώρων στάθμευσης εντός αερολιμένων.

24. Για τους σκοπούς της παρούσας, θα μπορούσε επίσης να εξεταστεί η περαιτέρω διάκριση σε υπο-αγορές παροχής υπηρεσιών σε σχέση με τη στάθμευση (α) μικρής διάρκειας και (β) μακράς διάρκειας, ωστόσο το ζήτημα αυτό μπορεί να παραμείνει ανοιχτό, καθώς, όπως εκτίθεται στη συνέχεια, τα αποτελέσματα της ανάλυσης δεν θα διαφοροποιούνταν.

ΙΙΙ.2. ΣΧΕΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

25. Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή όπου οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις συμμετέχουν στην προμήθεια προϊόντων ή υπηρεσιών και οι όροι του ανταγωνισμού είναι επαρκώς ομοιογενείς και η οποία μπορεί να διακριθεί από γειτονικές κυρίως περιοχές, διότι στις εν λόγω περιοχές οι όροι του ανταγωνισμού διαφέρουν σημαντικά[41].

26. Στις προαναφερθείσες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με υποθέσεις συγκεντρώσεων που αφορούσαν στην απόκτηση ελέγχου αεροδρομίων[42], για τον ορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς για την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης και λειτουργίας υποδομών των αερολιμένων χρησιμοποιείται η έννοια της «ζώνης επιρροής» του εκάστοτε αεροδρομίου[43], ενώ στις περιπτώσεις στις οποίες η σχετική γεωγραφική αγορά ορίζεται ειδικά για την παροχή υπηρεσιών λοιπών[44] εμπορικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών στάθμευσης αυτοκινήτων, αυτή θεωρείται, κατά κανόνα, ότι περιλαμβάνει το συγκεκριμένο αεροδρόμιο και, ενδεχομένως, τους χώρους αμέσως πλησίον αυτού (“immediate surroundings”).

27. Αντιστοίχως, ως σχετική γεωγραφική αγορά, στο πλαίσιο της υπό εξέταση υπόθεσης, θα μπορούσε να οριστεί η ευρύτερη περιοχή του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία», σε ακτίνα 500 μέτρων, η οποία είναι η μέγιστη απόσταση, στην οποία μπορεί κάποιος επιβάτης να σταθμεύσει το αυτοκίνητό του, προκειμένου να είναι σε θέση να μεταφέρει και τυχόν αποσκευές, ενώ σημειώνεται ότι σε ακτίνα 500 μέτρων γύρω από τον Αερολιμένα δεν υπάρχουν άλλες εγκαταστάσεις που δυνητικά θα μπορούσαν να διαμορφωθούν σε χώρους στάθμευσης οχημάτων [45].

28. Ενόψει των ανωτέρω, για τους σκοπούς της παρούσας υπόθεσης, σχετική γεωγραφική αγορά θεωρείται η ευρύτερη περιοχή του Κ.Α.Θ.Μ. Ο ακριβής προσδιορισμός της ακτίνας της γεωγραφικής αγοράς παρέλκει, καθώς, όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια, τα αποτελέσματα της ανάλυσης δεν μεταβάλλονται υπό οποιονδήποτε εναλλακτικό ορισμό.

IV. ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

29. Η παρεμπίπτουσα υπ’ αριθ. 456/V/2009 απόφαση ΕΑ αναφέρεται στη διενέργεια περαιτέρω έρευνας από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού επί της ισχύουσας (κατά το χρόνο έκδοσης της παρεμπίπτουσας απόφασης) τριετούς σύμβασης μεταξύ της Υ.Π.Α. και της Cargo Service, η οποία υπεγράφη στις 29.03.2007 και κατόπιν διαδοχικών παρατάσεων παρέμεινε σε ισχύ μέχρι τις 19.01.2012, οπότε και υπεγράφη νέα σύμβαση μεταξύ τους. Συνεπώς, η διάρκεια της παρούσας εκτείνεται κατ’ αρχήν στην περίοδο ισχύος της αρχικής κατά τα άνω από 29.03.2007 σύμβασης. Εντούτοις, κατά την έρευνα της Υπηρεσίας προσκομίστηκαν στοιχεία τα οποία αφορούν και στη μετέπειτα υπογραφείσα σύμβαση, με ισχύ από 19.01.2012, επομένως λαμβάνονται υπόψιν στοιχεία τα οποία αφορούν και στο έτος 2012.

IV.1. Κ.Α.Θ.Μ.

30. Ο Κ.Α.Θ.Μ. είναι ο δεύτερος σε κίνηση αερολιμένας της Ελλάδας μετά τον αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος» της Αθήνας. Στον Πίνακα 1 παρουσιάζεται η εξέλιξη της κίνησης επιβατών τα έτη 2006 έως 2012.

[39] Άρθρο 8 παρ. 9 της από 29.03.2007 σύμβασης και άρθρο 8 παρ. 8 της από 19.01.2012 σύμβασης.

[40] Βλ. πιο αναλυτικά κατωτέρω, Ενότητα IV.2.

[41] Βλ. Ανακοίνωση της Ευρ. Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (97/ C 372/03).

[42] Βλ. υποθέσεις M.7537 - ARDIAN FRANCE/F2i SGR/F2i AEROPORTI, M.7008 - AENA INTERNACIONAL/AXA PE/LLAGL, M.6862 - VINCI/AEROPORTOS DE PORTUGAL, M.4164 - FERROVIAL/QUEBEC/GIC/BAA, M.3823 - MAG/FERROVIAL AEROPUERTOS/EXETER AIRPORT. Βλ. επίσης απόφαση ΕΑ 626/2016, παρ. 181.

[43] Οριζόμενης ως ένα όριο γεωγραφικής αγοράς που συνήθως εκτείνεται σε ακτίνα περίπου 100 χιλιομέτρων ή διάρκεια μετάβασης περίπου 60 λεπτών με αυτοκίνητο ή άλλο χερσαίο μέσο.

[44] Πλην των αερολιμενικών και των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης.

[45] Έτσι η υπ’ αριθ. πρωτ. 3168/15.04.2009 εισήγηση της Γ.Δ.Α. προς την Ε.Α. Στην προαναφερθείσα Απόφαση της Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού της Κύπρου (υπ’ αριθ. 52/2012) η σχετική γεωγραφική αγορά καθορίζεται από την ακτίνα του αεροδρομίου της Λάρνακας μέχρι το χώρο στάθμευσης όλων των εταιριών παροχής υπηρεσιών στάθμευσης. Πρόκειται για απόσταση περί τα 15 χλμ. γύρω από το χώρο του Αερολιμένα Λάρνακας. Η εν λόγω αγορά περιλαμβάνει όλες τις εταιρίες που παρέχουν υπηρεσίες στάθμευσης σε επιβάτες του αερολιμένα Λάρνακας που ταξιδεύουν στο εξωτερικό, εκτός ή εντός του χώρου του αερολιμένα.

Πίνακας 1: Επιβατική κίνηση του Κ.Α.Θ.Μ. για τα έτη 2006 – 2012

Επιβάτες	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Εσωτερικού	1.486.833	1.644.950	1.611.883	1.713.890	1.682.071	1.487.972	1.449.116
Εξωτερικού	2.316.021	2.523.019	2.557.676	2.390.305	2.228.680	2.470.503	2.557.088
Σύνολο	3.802.854	4.167.969	4.169.559	4.104.195	3.910.751	3.958.475	4.006.204

Πηγή: Ιστοσελίδα της Υ.Π.Α. (http://www.ypa.gr/our-airports/kratikos-aerolimenas-8essalonikhs-makedonia-ka8m)

31. Από τα στοιχεία του Πίνακα 1 προκύπτει ότι η συνολική κίνηση του Κ.Α.Θ.Μ. τα έτη 2007 - 2012 κυμαίνεται σε περίπου 4 εκ. επιβάτες ετησίως. Τα έτη 2009 - 2012 παρουσιάστηκε μικρή μείωση της κίνησης σε σχέση με το έτος υπογραφής της σύμβασης (2007).

32. Ο Κ.Α.Θ.Μ. διαθέτει τριώροφο επιβατικό αεροσταθμό συνολικής επιφάνειας 32.000 τετραγωνικών μέτρων[46], εντός του οποίου υπάρχουν, μεταξύ άλλων, οι ακόλουθοι τρεις οργανωμένοι χώροι για λειτουργία εκμετάλλευσης στάθμευσης οχημάτων (parking)[47]:

ο Parking No 4: Έκταση 4.200 μ2 και δυναμικότητα 169 θέσεις (χώρος βραχυχρόνιας στάθμευσης)[48]

ο Parking No 6: Έκταση 18.300 μ2 και δυναμικότητα 724 θέσεις (χώρος μακροχρόνιας στάθμευσης)

ο Parking No 7: Έκταση 11.000 μ2 και δυναμικότητα 429 θέσεις (χώρος μακροχρόνιας στάθμευσης).

33. Υπεύθυνη για τη λειτουργία του Κ.Α.Θ.Μ. κατά το προκείμενο χρονικό διάστημα ήταν η Υ.Π.Α. Ωστόσο, από το 2011, με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων[49], το δικαίωμα παραχώρησης των δικαιωμάτων που αφορούν στη χρήση, διαχείριση, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση όλων των κρατικών αεροδρομίων, των οποίων η οργάνωση, λειτουργία και διοίκηση ανήκει στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα, περιλαμβανομένων και των δικαιωμάτων διαχείρισης, διοίκησης και εκμετάλλευσης των κινητών και ακινήτων που σχετίζονται με τη λειτουργία των αεροδρομίων, καθώς και των χώρων εμπορικής ή άλλης χρήσης που βρίσκονται μέσα ή κοντά στα αεροδρόμια, μεταβιβάστηκε στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. (εφεξής και «ΤΑΙΠΕΔ»). Για την κατά τα άνω παραχώρηση του Κ.Α.Θ.Μ.[50] διενεργήθηκε δημόσιος πλειοδοτικός διαγωνισμός, ο οποίος προκηρύχθηκε το έτος 2013[51] και ολοκληρώθηκε το έτος 2014 με την ανακήρυξη της κοινοπραξίας των εταιριών FRAPORT AG - SLENTEL LTD ως επιλεγέντος επενδυτή. Εν τέλει, η σχετική σύμβαση παραχώρησης υπεγράφη στις 14.12.2015, ως εκ τούτου, τη διαχείριση και εκμετάλλευση του Κ.Α.Θ.Μ. εφεξής- και μετά την ολοκλήρωση όλων των προβλεπόμενων απαιτούμενων διαδικασιών- θα ασκεί η ως άνω κοινοπραξία[52], [53].

[46] Βλ. την επίσημη ιστοσελίδα της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδας, www.eeeke.gr.

[47] Διευκρινίζεται ότι στο χώρο του αεροδρομίου λειτουργούν επίσης τρεις (3) ακόμη χώροι στάθμευσης (Parking No 1,2,3). Πρόκειται για τους χώρους στάθμευσης προσωπικού και V.I.P. Οι χώροι αυτοί δεν περιλαμβάνονται στους προς εκμετάλλευση χώρους στάθμευσης που διαχειρίζεται η Cargo Service.

[48] Ο χώρος αυτός χρησιμοποιείται ως χώρος βραχυχρόνιας στάθμευσης γιατί βρίσκεται ακριβώς απέναντι από την είσοδο του επιβατικού αεροσταθμού.

[49] Βλ. την υπ’ αριθ. 195/27.10.2011 απόφαση (ΦΕΚ Β2501/04.11.2011) σύμφωνα με την οποία «1. Μεταβιβάζονται και περιέρχονται χωρίς αντάλλαγμα στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία "Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου" (Ταμείο) […] Β. Τα ακόλουθα περιουσιακής φύσεως δικαιώματα, δικαιώματα διαχείρισης και εκμετάλλευσης, κεκτημένα οικονομικά συμφέροντα, άυλα δικαιώματα και δικαιώματα λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης υποδομών: α) Κρατικά Αεροδρόμια: Το προβλεπόμενο στην περίπτωση (γ) της παραγράφου 8 του άρθρου 22 του ν. 3913/2011 (ΦΕΚ Α` 18) δικαίωμα παραχώρησης σε τρίτους, μέσω συμβάσεων παραχώρησης, των δικαιωμάτων που αφορούν στη διοίκηση, διαχείριση, λειτουργία, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση όλων των κρατικών αεροδρομίων, των οποίων η οργάνωση, λειτουργία και διοίκηση ανήκει στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένων και των δικαιωμάτων διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης επί των κινητών και ακινήτων που σχετίζονται με τη λειτουργία τους, καθώς και των χώρων εμπορικής ή άλλης χρήσης που βρίσκονται μέσα ή κοντά στα κρατικά αυτά αεροδρόμια και υπό τους όρους που καθορίζει η ανωτέρω διάταξη…».

[50] Καθώς και έξι άλλων αεροδρομίων και ειδικότερα των αεροδρομίων Κέρκυρας, Ζακύνθου, Κεφαλονιάς, Ακτίου, Καβάλας και Χανίων.

[51] Βλ. http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/20130401-eoi-regional-airports-cluster-a-el.pdf και http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/20130401-eoi-regional-airports-cluster-b-el1.pdf.

[52] Βλ. και απόφαση ΕΑ 626/2016 («Λήψη απόφασης επί της υπ’ αριθ. πρωτ. 219/12.01.2016 προηγούμενης γνωστοποίησης από την εταιρία «FRAPORT AG», σύμφωνα με τα άρθρα 5 – 10 του ν. 3959/2011, της συγκέντρωσης που αφορά στην απόκτηση του αποκλειστικού ελέγχου από την ως άνω εταιρία, μέσω Συμβάσεων Παραχώρησης, αφενός των περιφερειακών αεροδρομίων Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων (1) Θεσσαλονίκης, (2) Κέρκυρας, (3) Ζακύνθου, (4) Κεφαλληνίας, (5) Ακτίου, (6) Καβάλας και (7) Χανίων, και αφετέρου των περιφερειακών αεροδρομίων Αιγαίου, και συγκεκριμένα των αεροδρομίων (1) Ρόδου, (2) Κω, (3) Σαντορίνης, (4) Μυκόνου, (5) Μυτιλήνης, (6) Σάμου και (7) Σκιάθου») σχετικά με την παραχώρηση στις Εταιρίες Α και Β, οι οποίες, κατά τα ανωτέρω, ελέγχονται αποκλειστικά από τη FRAPORT, της εκμετάλλευσης και παροχής υπηρεσιών λειτουργίας και συντήρησης 14 συνολικά αεροδρομίων, δύο διαφορετικών ομάδων (Ομάδας Α και Ομάδας Β) στην Ελληνική Επικράτεια, για χρονικό διάστημα 40 ετών. Δυνάμει της πρώτης εκ των ως άνω αναφερόμενων συμβάσεων παραχώρησης, στην FRAPORT παραχωρείται το δικαίωμα διαχείρισης και λειτουργίας των εν λόγω περιφερειακών αεροδρομίων μεταξύ των οποίων και του ΚΑΘΜ, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος εκμετάλλευσης, μεταξύ άλλων και των εμπορικών δραστηριοτήτων, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι υπηρεσίες στάθμευσης οχημάτων, βλ. αναλυτικά ΕΑ 626/2016, παρ. 89 επ.

[53] Βλ. το σχετικό δελτίο τύπου του ΤΑΙΠΕΔ, διαθέσιμο στον ιστότοπο http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/RegionalAirports_YpografiSimbasisParaxorisis141215.pdf

34. Προ της υπογραφής της σύμβασης με την Cargo Service και συγκεκριμένα από το 1997 έως και το Μάρτιο του 2007, η εκμετάλλευση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων του Κ.Α.Θ.Μ. γινόταν με προγραμματικές συμβάσεις μεταξύ της Υ.Π.Α., της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Θεσσαλονίκης και της Δημοτικής Επιχείρησης Τουριστικής, Κοινωνικής και Πολιτιστικής Ανάπτυξης Θέρμης (ΔΕΤΚΠΑΘ). Σύμφωνα με τις προγραμματικές συμβάσεις, η Υ.Π.Α. αναλάμβανε να καθορίζει το ύψος των τιμολογίων χρέωσης και στάθμευσης των αυτοκινήτων μέσω αποφάσεων του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (νυν Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων)[54].

35. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, κατόπιν της υπογραφής της σύμβασης του 2007 και μέχρι τη λήξη της, καθώς και τους πρώτους μήνες ισχύος της δεύτερης από 19.01.2012 σύμβασης, η Cargo Service ήταν ο μοναδικός πάροχος της υπηρεσίας στάθμευσης αυτοκινήτων στον αερολιμένα της Θεσσαλονίκης και ως εκ τούτου κατείχε μονοπωλιακή θέση στην σχετική αγορά στάθμευσης αυτοκινήτων των χρηστών του Κ.Α.Θ.Μ., όπως αυτή ορίζεται παραπάνω.

36. Από το Μάιο του 2012, υπηρεσία «shuttle» παρέχεται στον αερολιμένα Θεσσαλονίκης και από την εταιρία «IKAROS Aeropark»[55]. Περαιτέρω, στους χρήστες του Κ.Α.Θ.Μ. παρέχονται πλέον υπηρεσίες τόσο «shuttle» όσο και «valet» από τις εταιρίες «Park & Fly», «Skypark» και «Airport parking»[56].

IV.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

IV.3.1 Διαχρονική εξέλιξη των μισθωμάτων

37. Στο πλαίσιο διερεύνησης της επίδικης υπόθεσης, η Υπηρεσία ζήτησε από την Υ.Π.Α.[57], στοιχεία ως προς τα κριτήρια με βάση τα οποία διαμορφώθηκε το ύψος του μηνιαίου μισθώματος, καθώς και το ποσοστό της ετήσιας αναπροσαρμογής του στις διακηρύξεις, τις συμβάσεις και τις ενδεχόμενες τροποποιήσεις αυτών, από το 2007 και μετά. Στην απάντησή της, η Υ.Π.Α.[58] ανέφερε τα εξής: «Για τα κριτήρια της διαμόρφωσης του ύψους του μηνιαίου μισθώματος σας γνωστοποιούμε ότι οι διαγωνισμοί είναι πλειοδοτικοί[[59]], άρα μέσα από τη διαδικασία της πλειοδοσίας καθορίζεται το ύψος του. Όσο για την τιμή εκκίνησης του μηνιαίου μισθώματος στην προκήρυξη είθισται να τίθεται το καταβαλλόμενο»[60]. Από την ανωτέρω απάντηση προκύπτει ότι δεν προηγήθηκε της συγκεκριμένης διακήρυξης κάποια οικονομική μελέτη, προκειμένου να σταθμισθεί εάν το τεθέν ως τιμή εκκίνησης μίσθωμα τελούσε σε συνάρτηση με τους όρους και την ανταγωνιστική δομή της αγοράς, λαμβανομένων υπόψη και των λοιπών λειτουργικών δαπανών που συνδέονται με τη σχετική εκμετάλλευση, κατά τρόπο ώστε να επιτρέπει στην επιχείρηση να πραγματοποιεί κέρδη και ταυτόχρονα να διατηρεί τις τιμές χρέωσης σε εύλογα επίπεδα, προς όφελος τόσο της ιδίας όσο και των καταναλωτών.

38. Περαιτέρω, η Υπηρεσία ζήτησε από την Υ.Π.Α.[61] και την Cargo Service[62] στοιχεία σχετικά με το ύψος των μηνιαίων μισθωμάτων και οι απαντήσεις τους αποτυπώνονται στους Πίνακες 2 και 3 κατωτέρω.

Πίνακας 2: Μηνιαίο Μίσθωμα των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων Ρ4, Ρ6 και Ρ7 του Κ.Α.Θ.Μ.[63], για τα έτη 2007 - 2012 (στοιχεία Υ.Π.Α.) (ποσά σε EUR)

Μήνας	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ιανουάριος		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Φεβρουάριος		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Μάρτιος		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Απρίλιος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Μάιος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[54] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. Δ11/Γ/26580/10718/06.07.2007 επιστολή της Υ.Π.Α., συνημμένη στην υπ’ αριθ. πρωτ. 2897/23.04.2008 επιστολή του ΚΕ.Π.ΚΑ. Βλ. επίσης το υπ’ αριθ. ΚΑΘΜ/ΔΟ/4642/30.05.2007 έγγραφο της Υ.Π.Α. (συνημμένο επίσης στην ανωτέρω επιστολή του ΚΕ.Π.ΚΑ.) όπου αναφέρεται ότι: «Κατά την διάρκεια ισχύος των προγραμματικών συμβάσεων (Από Νοέμβριο 1997 έως 31/3/2007), οι τιμές στάθμευσης καθορίζονταν και αναπροσαρμόζονταν με σχετικές υπουργικές αποφάσεις».

[55] Βλ. www.ikaros-aeropark.com .

[56] Βλ. τις ιστοσελίδες www.parkfly.gr, www.airportparking.gr και www.sky-park.gr.

[57] Με την υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. 7977/15.10.2012 επιστολή της.

[58] Υπ’ αριθ. πρωτ. 8582/01.11.2012 απαντητική επιστολή.

[59] Η Υ.Π.Α. αναφέρεται στους διαγωνισμούς για τη λειτουργία και εκμετάλλευση των χώρων στάθμευσης οχημάτων στον Κ.Α.Θ.Μ., από το 2007 και μετά, οι οποίοι προκηρύσσονταν με Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

[60] Σημειώνεται ότι, από την εξέταση της διακήρυξης της 21ης.09.2011, προκύπτει ότι η τιμή εκκίνησης του μηνιαίου μισθώματος στη διακήρυξη δεν συμφωνεί με το καταβαλλόμενο μίσθωμα, καθώς, ενώ η τιμή εκκίνησης ορίστηκε στο ποσό των […] EUR, το καταβαλλόμενο μίσθωμα το Σεπτέμβριο του 2011 ήταν υψηλότερο της τιμής εκκίνησης (και συγκεκριμένα […] EUR).

[61] Με την υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. 9737/07.12.2012 επιστολή.

[62] Με την υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. 1874/26.02.2013 επιστολή.

[63] Συμπεριλαμβανομένου του χώρου των 15 μ2 στο κτήριο αφίξεων.

Μήνας	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ιούνιος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ιούλιος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αύγουστος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Σεπτέμβριος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Οκτώβριος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Νοέμβριος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δεκέμβριος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Σύνολο έτους	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Στοιχεία από την υπ’ αριθ. 10300/24.12.2012 απαντητική επιστολή της Υ.Π.Α. Οι τιμές σε παρένθεση υπολογίστηκαν από τη Γ.Δ.Α. και περιλαμβάνουν το χαρτόσημο.

Πίνακας 3: Μηνιαίο Μίσθωμα των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων Ρ4, Ρ6 και Ρ7 του Κ.Α.Θ.Μ.[64] για τα έτη 2007 – 2012 (στοιχεία Cargo Service) (ποσά σε EUR)

Μήνας	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ιανουάριος	-	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Φεβρουάριος	-	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Μάρτιος	-	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Απρίλιος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Μάιος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ιούνιος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ιούλιος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αύγουστος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Σεπτέμβριος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Οκτώβριος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Νοέμβριος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δεκέμβριος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Σύνολο έτους	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Στοιχεία από τις υπ’ αριθ. 2480/19.03.2013 και 7798/27.10.2014 επιστολές της Cargo Service. Οι τιμές σε παρένθεση περιλαμβάνουν το χαρτόσημο.

39. Από τα στοιχεία που παρατίθενται προκύπτει σημαντική μείωση του μισθώματος, η οποία ξεκινά τον Ιανουάριο του 2010, σύμφωνα με τα στοιχεία της Υ.Π.Α. ή τον Ιούλιο του 2010, σύμφωνα με τα στοιχεία της Cargo Service. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα στοιχεία της Υ.Π.Α., από το Δεκέμβριο του 2009 έως τον Ιανουάριο του 2012 το μηνιαίο μίσθωμα μειώθηκε κατά 56% περίπου[65].

40. Στον κατωτέρω Πίνακα 4 παρατίθενται τα ετήσια μισθώματα των ετών 2007 – 2012, α) όπως υπολογίσθηκαν από την Υπηρεσία, βάσει των υπογεγραμμένων συμβάσεων μεταξύ της Υ.Π.Α. και της Cargo Service και των Υπουργικών

[64] Συμπεριλαμβανομένου του χώρου των 15 μ2 στο κτήριο αφίξεων.

[65] Υπενθυμίζεται ότι κατά την εν λόγω χρονική περίοδο και ιδίως από το Μάρτιο του έτους 2010 και εξής, οπότε και είχε λήξει η αρχική μίσθωση, η διάρκειά της παρατεινόταν με διαδοχικές υπουργικές αποφάσεις, με τις οποίες ρυθμιζόταν και το ύψος του εκάστοτε καταβαλλόμενου μισθώματος.

Αποφάσεων[66], β) όπως προκύπτουν από τα στοιχεία που προσκόμισε η Υ.Π.Α. και παρουσιάζονται στον Πίνακα 2[67] και γ) όπως προκύπτουν από τα στοιχεία που προσκόμισε η Cargo Service και παρουσιάζονται στον Πίνακα 3[68]. Στην τελευταία σειρά του Πίνακα αναφέρονται οι (ελαφρώς διαφορετικές) τιμές του ετήσιου μισθώματος, όπως προκύπτουν από τον πίνακα εξόδων που απέστειλε η Cargo Service. Οι τιμές εντός των παρενθέσεων περιλαμβάνουν το χαρτόσημο, υπολογιζόμενο κατά κανόνα σε ποσοστό 3,6%[69].

41. Τα στοιχεία του Πίνακα 4, όπως προκύπτουν από τις τρεις διαφορετικές πηγές, σε γενικές γραμμές συμφωνούν μεταξύ τους. Σημαντική διαφορά μεταξύ των δηλωμένων στοιχείων εμφανίζεται το έτος 2010, για το οποίο η Cargo Service αναφέρει ως ετήσιο μίσθωμα το ποσό των […] EUR, ενώ η Υ.Π.Α. αναφέρει το ποσό των […] EUR (συμπεριλαμβανομένου του χαρτοσήμου). Σημειώνεται, ωστόσο, ότι το συγκεκριμένο ποσό, με βάση τον πίνακα εξόδων που προσκόμισε η Cargo Service είναι σημαντικά χαμηλότερο και ανέρχεται σε […] EUR[70].

Πίνακας 4: Σύγκριση στοιχείων ετησίου μισθώματος, για τα έτη 2007 – 2012, με βάση τους υπολογισμούς της Γ.Δ.Α., της Υ.Π.Α. και της Cargo Service

Ετήσιο Μίσθωμα	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Υπολογισμοί Γ.Δ.Α.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Υ.Π.Α.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[66] Βλ. πρώτη σειρά του Πίνακα 4.

[67] Βλ. δεύτερη σειρά του Πίνακα 4.

[68] Βλ. τρίτη σειρά του Πίνακα 4.

[69] Όπως αναφέρεται στο άρθρο 11 της από 29.03.2007 σύμβασης, ο μισθωτής κατέθεσε, μεταξύ άλλων, για την υπογραφή της σχετικής σύμβασης στη Δ/νση Οικονομικού και Εφοδιασμού της Υ.Π.Α. «Την υπ’ αριθ. 3977/28-03-2007 απόδειξη του Δημοσίου Ταμείου για κατάθεση των τελών χαρτοσήμου ποσοστού 3,6% επί των μισθωμάτων ολόκληρης της μισθωτικής περιόδου πλέον των ετήσιων αναπροσαρμογών, δηλ. ποσού […] Ευρώ και […] λεπτών ([…]€)». Αντίστοιχα στο άρθρο 12 της από 19.01.2012 σύμβασης αναφέρεται ότι: «Επίσης ο μισθωτής κατέβαλε ως τέλη χαρτοσήμου ολόκληρης της μισθωτικής περιόδου το ποσό των […] Ευρώ και […] ([…]) Ευρώ, σύμφωνα με το υπ’ αριθ. ΣΤ΄92620732/9279/28.12.2011 διπλότυπο είσπραξης της Δ.Ο.Υ. ΦΑΕ Θεσσαλονίκης». Συνεπώς, το χαρτόσημο έχει προκαταβληθεί στο σύνολό του.

[70] Σε σχέση με τα στοιχεία μηνιαίων μισθωμάτων, όπως αυτά προσκομίσθηκαν από την Υ.Π.Α. και την Cargo Service, και τις εκεί παρατηρούμενες διαφοροποιήσεις η Γ.Δ.Α., με επιστολή της ζήτησε από την Cargo Service να αιτιολογήσει το ύψος του προσκομισθέντος από την ίδια μηνιαίου μισθώματος κατά τις εν λόγω περιόδους (υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. 7230/03.10.2014 επιστολή της Γ.Δ.Α.). Η Cargo Service διευκρίνισε (με την υπ’ αριθμ. 7798/27.10.2014 απάντησή της) ότι: «Οι καταχωρήσεις και απεικονίσεις που γίνονται στον Πίνακα 1 [συνημμένο στην υπ’ αριθ. πρωτ. 7798/27.10.2014 επιστολή, που αναφέρει τα ανά κατηγορία ετήσια έξοδα της εταιρίας, πρώτη στήλη του οποίου αποτελεί το ετήσιο μίσθωμα για τα έτη 2007 – 2012] (ετήσιο μίσθωμα) αφορούν και περιλαμβάνουν τα μισθώματα, όπως ακριβώς γίνονταν οι χρεώσεις από την αρμόδια Υπηρεσία σύμφωνα με το εκάστοτε ισχύον συμφωνητικό, τα αντιστοιχούντα σε δεδουλευμένα μισθώματα ποσά (ήτοι χρεώσεις για τη χρήση των χώρων στο μεσοδιάστημα από τη λήξη ισχύος του αρχικού συμφωνητικού μέχρι την έναρξη ισχύος του επόμενου), τις εκάστοτε μεσολαβούσες αναπροσαρμογές μισθωμάτων και ειδικότερα οι καταχωρήσεις στηρίζονται και αφορούν στις αντίστοιχες λογιστικές χρεώσεις και τα ληφθέντα από την εκμισθώτρια Υπηρεσία παραστατικά. Αντίστοιχα, ο Πίνακας 2 [συνημμένο στην υπ’ αριθ. πρωτ. 7798/27.10.2014 επιστολή, που αναφέρει το Μηνιαίο Μίσθωμα, συμπεριλαμβανομένου του χαρτοσήμου, των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων Ρ4, Ρ6 και Ρ7 του α/δ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», συμπεριλαμβανομένου του χώρου των 15 τμ στο κτίριο αφίξεων για τα έτη 2007-2012] (Μηνιαίο Μίσθωμα συμπεριλαμβανομένου του χαρτοσήμου των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων Ρ4, Ρ6 και Ρ7 του α/δ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» συμπεριλαμβανομένου του χώρου των 15 τμ στο κτίριο αφίξεων), απεικονίζει την ουσιαστική πραγματική κατάσταση των μισθωμάτων ανά μήνα και απεικονίζει τις αντιστοιχούσες για κάθε μήνα επιμέρους χρεώσεις». Ειδικά σχετικά με τις διαφορές των μηνών Ιανουαρίου – Οκτωβρίου 2010 και Ιανουαρίου, Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου 2012, από τις απαντήσεις της Cargo Service (βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 7798/27.10.2014 απαντητική επιστολή της), προκύπτουν τα εξής:

- Οι παρατηρούμενες διαφορές για το έτος 2010 αμβλύνονται σημαντικά, αν ληφθούν υπόψη τα στοιχεία του πίνακα εξόδων που απέστειλε η Cargo Service και αφορούν στο σύνολο του έτους (βλ. την τελευταία γραμμή του Πίνακα 4).
- Σε σχέση με τη διαφορά που προκύπτει τον μήνα Ιανουάριο του 2012, η Cargo Service αναφέρει ότι το ποσό των […] EUR προκύπτει από το συνυπολογισμό του μηνιαίου μισθώματος που διαμορφώθηκε από τις Υπουργικές Αποφάσεις (ΥΑ υπ’ αριθμ. Δ 11Γ/39628/22355/07.12.2011) έως τις 18.01.2012, καθώς και το μηνιαίο μίσθωμα που ορίζει η από 19.01.2012 σύμβαση, σε συνδυασμό με τη μείωση 20% επί του μισθώματος που χορηγήθηκε αργότερα με ΥΑ (σημειώνεται ότι, με την ΥΑ υπ’ αριθ. Δ11/Γ/19184/8801/13.06.2012, το καταβαλλόμενο μηνιαίο μίσθωμα μειώθηκε αναδρομικά, από 19.01.2012 έως 30.06.2013, σε ποσοστό 20%).
- Ως προς το Νοέμβριο και Δεκέμβριο του 2012, από την απάντηση της Cargo Service προκύπτει ότι έχει υπολογιστεί επιπλέον (ήτοι πέραν της μείωσης κατά 20% που χορηγήθηκε με ΥΑ) ποσοστό έκπτωσης 20% επ’ αυτού, χωρίς ωστόσο να γίνεται μνεία σε συγκεκριμένο συμβατικό όρο ή ΥΑ που την προβλέπει.

Οι λοιπές διαφορές που παρατηρούνται μεταξύ των δύο πινάκων, ιδίως κατά τα 3 πρώτα έτη της μίσθωσης (από τον Ιούνιο του 2007 έως το τέλος του 2009), δεν θεωρούνται σημαντικές, καθώς είναι της τάξης των […] EUR, και ενδεχομένως οφείλονται σε διαφορετικό τρόπο αποτύπωσης (συνυπολογισμό ή μη στο μηνιαίο μίσθωμα) του μισθώματος για τη χρήση των χώρων γραφείου της Υ.Π.Α. μεταξύ των Υ.Π.Α. και Cargo Service.

Γενικά, οι διαφορές στις εκτιμήσεις των δύο μερών ενδεχομένως οφείλονται στις διαφορές μεταξύ του προβλεπόμενου και του πραγματικού χρόνου καταβολής των μισθωμάτων, καθώς και στη σχετική αποτύπωσή τους στους λογαριασμούς της Cargo Service και της Υ.Π.Α. Για την αποφυγή σφαλμάτων που οφείλονται στις εν λόγω καθυστερήσεις και διαφορετικές αποτυπώσεις, η Γ.Δ.Α., για τις περαιτέρω εκτιμήσεις της, λαμβάνει υπόψη της τα ετήσια μισθώματα των ετών 2007 – 2012, όπως υπολογίσθηκαν βάσει των υπογεγραμμένων συμβάσεων μεταξύ της Υ.Π.Α. και της Cargo Service, καθώς και των Υπουργικών Αποφάσεων.

Cargo Service (1)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cargo Service (2)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Στοιχεία από (α) την υπ’ αριθ. 10300/24.12.2012 επιστολή της Υ.Π.Α. (β) τις υπ’ αριθ. 2480/19.03.2013 και 7798/27.10.2014 επιστολές της Cargo Service και (γ) υπολογισμούς της Γ.Δ.Α. σύμφωνα με τις υπογεγραμμένες συμβάσεις και τις υπουργικές αποφάσεις.

42. Στο Παράρτημα της παρούσας παρουσιάζεται αναλυτικά και κατά μήνα η διαχρονική εξέλιξη του μισθώματος κατά την υπό εξέταση χρονική περίοδο.

IV.3.2. Τιμολογιακή πολιτική της Cargo Service στη σχετική αγορά

43. Προκειμένου να αξιολογηθούν οι χρεώσεις στάθμευσης της Cargo Service, η Γ.Δ.Α.[71] ζήτησε από την πρώτη να προσκομίσει αναλυτικούς τιμοκαταλόγους των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων P4, P6 και P7 του Κ.Α.Θ.Μ. από 01.01.2010 έως 19.11.2012. Τα στοιχεία για τα έτη από την έναρξη της εκμετάλλευσης το έτος 2007 έως το 2009 υπήρχαν ήδη στο φάκελο της υπόθεσης για τις ανάγκες σύνταξης της πρώτης εισήγησης.

44. Όσον αφορά στη στάθμευση μακράς διαρκείας (πέραν της μίας ημέρας – χώροι στάθμευσης P6 και P7), από τα εν λόγω στοιχεία προκύπτει ότι, από τις 15.05.2008 έως τις 06.05.2012, η χρέωση, την πρώτη ημέρα, στους χώρους στάθμευσης P6 και P7 ήταν 25,5 EUR, ενώ μετά την 24η ώρα, η χρέωση ανερχόταν στο ποσό των 0,5 EUR ανά ώρα. Επιπλέον, για στάθμευση άνω των 8 ημερών στο χώρο στάθμευσης P6 παρεχόταν έκπτωση 50%. Από τις 7 Μαΐου 2012, μειώθηκε η (ανά ημέρα[72]) χρέωση, την πρώτη ημέρα, στο χώρο στάθμευσης P6, από 25,5 σε 23,5 EUR[73], ενώ η χρέωση στο P7 παρέμεινε στο ποσό των 25,5 EUR[74]. Από τη σύγκριση μεταξύ του ύψους του μηνιαίου μισθώματος, όπως αυτή αποτυπώνεται στους Πίνακες 2-3 ανωτέρω και των χρεώσεων στάθμευσης μακράς διάρκειας προκύπτει ότι η μείωση του μηνιαίου μισθώματος δεν είχε ως συνέπεια την αντίστοιχη μείωση της τιμής για τη στάθμευση μακράς διάρκειας στους χώρους P6 και P7. Μείωση της τάξης του 8% παρατηρείται στο χώρο στάθμευσης P6 για (ανά 24ωρο[75]) χρέωση, το πρώτο 24ωρο, από το Μάιο του 2012 και μετά.

45. Όσον αφορά τη στάθμευση μικρής διαρκείας (έως μία ημέρα[76] – χώροι στάθμευσης P4, P6 και P7), στους Πίνακες 5 και 6 παρατίθενται οι τιμές χρέωσης, για την περίοδο 2007 έως 2012[77].

Πίνακας 5: Χρεώσεις στάθμευσης μικρής διάρκειας στο χώρο P4

Διάρκεια στάθμευσης	09.04.2007-17.05.2007	18.05.2007-29.07.2007	30.07.2007-30.04.2008	01.05.2008 - 06.05.2012
0-15 λεπτά	Δωρεάν	Δωρεάν	Δωρεάν	Δωρεάν
16-60 λεπτά	3,50 EUR	3,50 EUR	3,50 EUR	4,00 EUR
2η - 3η ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα
4η - 6η ώρα	+ 1,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα
7η -14η ώρα	+0,50 EUR/ώρα	+0,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα
15η - 24η ώρα	+0,50 EUR/ώρα	+0,50 EUR/ώρα	+ 0,50 EUR/ώρα	+ 0,50 EUR/ώρα

Πηγή: Στοιχεία από τις υπ’ αριθ. 9353/27.11.2012, 7391/23.10.2008 και 8902/30.12.2008 επιστολές της Cargo Service

Πίνακας 6: Χρεώσεις στάθμευσης μικρής διάρκειας στους χώρους P6 και P7

Διάρκεια στάθμευσης	09.04.2007-17.05.2007	18.05.2007-29.07.2007	30.07.2007-30.04.2008	01.05.2008 - 06.05.2012	Από 07.05.2012*
0-15 λεπτά	Δωρεάν	Δωρεάν	Δωρεάν	Δωρεάν	Δωρεάν
16-30 λεπτά	3,50 EUR	3,50 EUR	3,50 EUR	4,00 EUR	Δωρεάν
31-60 λεπτά	3,50 EUR	3,50 EUR	3,50 EUR	4,00 EUR	2 EUR
2η - 3η ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα

[71] Με την υπ’ αριθ. πρωτ. 9110/21.11.2012 επιστολή.
[72] Στους χώρους στάθμευσης μακράς διάρκειας υπάρχει και χρέωση ανά ώρα.
[73] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 9353/27.11.2012 επιστολή της Cargo Service.
[74] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 9353/27.11.2012 επιστολή της Cargo Service.
[75] Στο χώρο στάθμευσης P6 υπάρχει και χρέωση ανά ώρα.
[76] Σε περίπτωση στάθμευσης πέραν της μίας ημέρας, εξακολουθεί να υπολογίζεται χρέωση ανά ώρα, με βάση την τιμή των ωρών 15-24, για το χώρο P4 και των ωρών 7-24, για τους χώρους P6 και P7.
[77] Βλ. τις υπ’ αριθ. πρωτ. 9353/27.11.2012 και 8902/30.12.2008 επιστολές της Cargo Service.

4η - 6η ώρα	+ 1,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα	+ 2,50 EUR/ώρα
7η - 24η ώρα	0,50 EUR/ώρα	0,50 EUR/ώρα	+ 0,50 EUR/ώρα	+ 0,50 EUR/ώρα	+0,50 EUR/ώρα
* Αφορά μόνο στο χώρο Ρ6					

Πηγή: Στοιχεία από τις υπ’ αριθ. 9353/27.11.2012 και 8902/30.12.2008 επιστολές της Cargo Service επιστολές της Cargo Service[78]

46. Από τα στοιχεία των ανωτέρω πινάκων προκύπτει ότι η μείωση του μηνιαίου μισθώματος της εκμισθώτριας εταιρίας δεν επηρέασε ανάλογα τις χρεώσεις για τη στάθμευση μικρής διάρκειας στους χώρους Ρ4, Ρ6 και Ρ7 έως τις 6 Μαΐου του 2012. Μείωση των χρεώσεων παρατηρήθηκε μόνο στο χώρο στάθμευσης οχημάτων Ρ6 από τις 7 Μαΐου 2012, όπου η δωρεάν στάθμευση επεκτάθηκε στα 30 πρώτα λεπτά και από τα 31 έως τα 60 λεπτά η χρέωση μειώθηκε κατά 2 EUR (ποσοστό 50%)[79].

IV.3.3. Κόστος λειτουργίας - Έσοδα - Κέρδη από τους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων

47. Προκειμένου να αξιολογηθούν οι δαπάνες της Cargo Service από τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης του Κ.Α.Θ.Μ., κατ’ εφαρμογή των σχετικών διατάξεων των από 29.03.2007 και 19.01.2012 συμβάσεων[80], η Υπηρεσία ζήτησε από την Cargo Service στοιχεία εσόδων – εξόδων που αφορούν αποκλειστικά στη λειτουργία των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων του Κ.Α.Θ.Μ. για την περίοδο 2007 – 2012, καθώς η Cargo Service είναι μια επιχείρηση με ποικίλες δραστηριότητες[81]. Από τη μελέτη των σχετικών στοιχείων που προσκόμισε η Cargo Service[82], προέκυψαν τα εξής:

IV.3.3.1 Έσοδα

48. Τα έσοδα της Cargo Service από τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης του Κ.Α.Θ.Μ. κατά τα έτη 2007 - 2011 εμφανίζονται στον κατωτέρω πίνακα.

Πίνακας 7: Έσοδα της Cargo Service από τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης του Κ.Α.Θ.Μ. κατά τα έτη 2007 - 2011 (ποσά σε EUR)

Έτος	2007	2008	2009	2010	2011
Έσοδα Cargo Service	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Στοιχεία από τον συνημμένο ψηφιακό δίσκο στην υπ’ αριθ. 2480/19.03.2013 απαντητική επιστολή της Cargo Service και το υπ’ αριθ. 2558/20.03.2013 έγγραφο και εκτιμήσεις της Γ.Δ.Α.

IV.3.3.2. Κόστος λειτουργίας

49. Στον Πίνακα 8 παρατίθενται τα κόστη λειτουργίας των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων στον Κ.Α.Θ.Μ., με βάση τα στοιχεία που προσκόμισε η Cargo Service.

Πίνακας 8: Κόστη λειτουργίας των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων του Κ.Α.Θ.Μ. τα έτη 2007 – 2012, σύμφωνα με την Cargo Service (ποσά σε EUR)

Κατηγορία Εξόδου	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Μίσθωμα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Χαρτόσημο	[…]			[…]	[…]	[…]

[78] Η Γ.Δ.Α., με την υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. 6727/02.10.2008 επιστολή παροχής στοιχείων, ζήτησε από την Cargo Service να προσδιορίσει τους παράγοντες που λήφθηκαν υπόψη για τη διαμόρφωση των τιμών στάθμευσης στους συγκεκριμένους χώρους του Αερολιμένα «Μακεδονία» κατά τη χρονική περίοδο 2005 - 2008. Η Cargo Service απάντησε, με την υπ’ αριθ. πρωτ. 7391/23.10.2008 επιστολή της, ότι οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη είναι το μηνιαίο μίσθωμα και τα υπόλοιπα μηνιαία λειτουργικά έξοδα (έξοδα συντήρησης εξοπλισμού, αμοιβές προσωπικού, κατανάλωση ρεύματος και αναλώσιμα). Πρόσθεσε ότι οι τιμές αναπροσαρμόζονται, με τη συμπλήρωση του έτους από την ημερομηνία παράδοσης – παραλαβής του χώρου, λόγω αναπροσαρμογής του μηνιαίου μισθώματος κατά 6%.

[79] Ο χώρος Ρ6 βρίσκεται μακρύτερα από την είσοδο του επιβατικού σταθμού σε σχέση με το χώρο Ρ4, ο οποίος χρησιμοποιείται αποκλειστικά για υπηρεσίες στάθμευσης μικρής διάρκειας.

[80] Για τις διατάξεις των οποίων βλ. αναλυτικά στην οικεία ενότητα (υπό V3) κατωτέρω.

[81] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. οικ. 1874/26.02.2013 επιστολή της Γ.Δ.Α. Συγκεκριμένα, η Γ.Δ.Α. ζήτησε τους κατατεθειμένους στις φορολογικές αρχές ισολογισμούς, δηλώσεις φορολογίας εισοδήματος, ισοζύγια γενικών και αναλυτικών καθολικών και τα ισοζύγια πλήρους ανάλυσης βαθμών καθώς και τις δηλώσεις ΙΚΑ του προσωπικού της εταιρίας. Επιπλέον, η Γ.Δ.Α. ζήτησε τη συμπλήρωση των εξής πινάκων: (α) αναλυτικού πίνακα εσόδων – εξόδων, (β) μηνιαίου μισθώματος, (γ) εργαζομένων σχετικά με την εκμετάλλευση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και (δ) των κατηγοριών αναλώσιμων.

[82] Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 2480/19.03.2013 απαντητική επιστολή.

Συντήρηση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αμοιβές Προσωπικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αναλώσιμα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ηλεκτρ. ρεύμα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αμοιβές & έξοδα τρίτων	[…]	[…]	[…]	[…]		
ΟΤΕ			[…]	[…]	[…]	[…]
Ασφάλιστρα*	[…]	[…]		[…]	[…]	[…]
Συντήρηση**				[…]	[…]	[…]
Προμήθειες				[…]	[…]	[…]
Σύνολο	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
* Η υποχρέωση ασφάλισης προκύπτει από την υποχρέωση του μισθωτή, σύμφωνα με τη σύμβαση, «να συνάψει σύμβαση με ασφαλιστική εταιρία για κάλυψη αστικής ευθύνης από τυχόν ατυχήματα εντός των χώρων στάθμευσης και ζημιών από πυρκαγιά» (βλ. άρθρο 8 παρ. 10 της από 29.03.2007 σύμβασης και άρθρο 8 παρ. 9 της από 19.01.2012 σύμβασης, που επίσης αποδίδουν αντίστοιχους όρους της προκήρυξης), **Η συντήρηση αφορά στα έξοδα καθαριότητας, εκκένωσης βόθρων κ.λπ., ενώ οι προμήθειες αφορούν στις προμήθειες εγγυητικών επιστολών.						

Πηγή: Υπ’ αριθ. πρωτ. 2480/19.03.2013 και 2558/20.03.2013 επιστολές της Cargo Service

50. Από την εξέταση των προσκομισθέντων, σχετικών με τα κόστη λειτουργίας των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων του Κ.Α.Θ.Μ., στοιχείων προκύπτουν τα εξής:

α) Μίσθωμα. Το εν λόγω κόστος έχει αναλυθεί στην Ενότητα IV.3.1 ανωτέρω και προκύπτει τόσο από τις από 29.03.2007 και 19.01.2012 συμβάσεις που έχει υπογράψει η Cargo Service με την Υ.Π.Α. όσο και από τις υπουργικές αποφάσεις παράτασης της μίσθωσης για το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της λήξης της αρχικής από 29.03.2007 σύμβασης και έως την υπογραφή της από 19.01.2012 σύμβασης, κατά τα κατωτέρω αναλυτικά εκτιθέμενα[83]. Το ποσό του χαρτοσήμου που αναφέρει η Cargo Service ως έξοδο του έτους 2007, είναι ορθότερο να κατανεμηθεί ως ποσοστό 3,6% του μηνιαίου μισθώματος σε όλα τα έτη διάρκειας της σύμβασης, καθώς το συγκεκριμένο ποσό, παρότι καταβλήθηκε το έτος 2007 ως προαπαιτούμενο υπογραφής της σύμβασης με την Υ.Π.Α., αφορά στο σύνολο των ετών αυτής.

β) Συντήρηση εξοπλισμού. Η συντήρηση του εξοπλισμού, σύμφωνα με την Cargo Service, αφορά στη συντήρηση του μηχανολογικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων Ρ4, Ρ6 και Ρ7 που εκμεταλλεύεται η Cargo Service, καθώς και των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων Ρ1, Ρ2 και Ρ3, αποτελεί δε υποχρέωση της Cargo Service ρητά προβλεπόμενη στις από 29.03.2007 και 19.01.2012 συμβάσεις της με την Υ.Π.Α.[84]. Για τη συντήρηση του εν λόγω εξοπλισμού, η Cargo Service υπέγραψε δύο συμβάσεις τριετούς διάρκειας, τα έτη 2007 και 2011. Πλέον των συμβάσεων, η Cargo Service δηλώνει ότι ήταν υποχρεωμένη να καταβάλλει επιπλέον ποσά για την προσφορά υπηρεσιών που αφορούσαν στη συντήρηση του εξοπλισμού αλλά δεν καλύπτονταν από τις συμβάσεις. Από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι στο ποσό των […] EUR που αναφέρεται στη στήλη «Συντήρηση Εξοπλισμού» του έτους 2007, περιλαμβάνεται το ποσό των […] EUR της βασικής σύμβασης συντήρησης του εξοπλισμού τριετούς διάρκειας[85]. Εντούτοις, σύμφωνα με την παράγραφο 11.4 του άρθρου 11 «Αμοιβή των Υπηρεσιών», του αποσπάσματος της σύμβασης έτους 2007 που προσκόμισε η Cargo Service[86] και που προβλέπει τον τρόπο και χρόνο καταβολής της αμοιβής των υπηρεσιών, «Ο ΠΕΛΑΤΗΣ αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλλει

[83] Βλ. Ενότητα V.3 ανωτέρω.

[84] Βλ. άρθρο 8 παρ. 8 της από 29.03.2007 σύμβασης και 8 παρ. 7 της από 19.01.2012 σύμβασης, παρατιθέμενο στην Ενότητα V.3 κατωτέρω. Η υποχρέωση αυτή περιλαμβανόταν και στους όρους των προκηρύξεων.

[85] Το συνολικό ποσό της σύμβασης συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ 19%, είναι […] EUR. Η Cargo Service συμπλήρωσε τον πίνακα των εξόδων χωρίς τον αναλογούντα ΦΠΑ, όπως της ζητήθηκε από τη Γ.Δ.Α.

[86] Πρόκειται για συμβάσεις μεταξύ Cargo Service και εταιρίας που ανέλαβε τη συντήρηση του εξοπλισμού (συνημμένα 5Α και 5Β της υπ’ αριθ. πρωτ. 2480/19.03.2013 επιστολής της Cargo Service).

στον ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗ την αξία των υπηρεσιών αυτής της Σύμβασης με την υπογραφή της σύμβασης με 6 ισόποσες επιταγές λήξεως 2/8/14/20/26/32 μηνών αντίστοιχα για την καθαρή αξία της σύμβασης και επιταγή 1 μήνα για τον αναλογούντα Φ.Π.Α. 19%, από την ημερομηνία υπογραφής και την εμφάνιση του σχετικού τιμολογίου, που αποτελεί και το μόνο αποδεικτικό στοιχείο της ολοκλήρωσης της συμφωνίας». Επομένως, το ποσό των […] EUR θα πρέπει να κατανεμηθεί αντίστοιχα, οπότε και σε κάθε ένα από τα έτη 2007 - 2009 αντιστοιχεί το ποσό των […] EUR[87]. Για τον υπολογισμό δε του συνολικού ετήσιου ποσού εξόδων της συντήρησης του εξοπλισμού (σύμβαση και επιπλέον υπηρεσίες), για τα συγκεκριμένα έτη, θα πρέπει να αθροιστούν το ως άνω ποσό των […] EUR και το ποσό χρέωσης των επιπλέον υπηρεσιών που δεν καλύπτονται από τη σύμβαση. Επομένως, τα ποσά των εξόδων συντήρησης του εξοπλισμού, υπολογίζονται σε […] EUR[88] για το έτος 2007, […] EUR για το έτος 2008 και […] EUR για το έτος 2009.

γ) Αμοιβές προσωπικού. Ο μισθωτής, σύμφωνα με τις διατάξεις των εξεταζόμενων συμβάσεών του με την Υ.Π.Α.[89], έχει την υποχρέωση να διαθέτει ικανό σε αριθμό και κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό για την προσήκουσα εξυπηρέτηση των πελατών και την ορθή λειτουργία της επιχείρησης, της οποίας οι 2 τουλάχιστον χώροι στάθμευσης πρέπει να λειτουργούν σε 24ωρη βάση. Σε αναλυτικό πίνακα που προσκόμισε η Cargo Service (Πίνακας 9) παρατίθεται το κόστος μισθοδοσίας για τους απασχολούμενους από αυτήν υπαλλήλους στους χώρους στάθμευσης του Κ.Α.Θ.Μ.

Πίνακας 9: Ανάλυση του μισθολογικού κόστους από την εκμετάλλευση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων στο Κ.Α.Θ.Μ. (ποσά σε EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ΣΥΝΟΛΟ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ΔΙΟΡΘΩΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΟ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

δ) Αναλώσιμα. Στον Πίνακα 10 παρατίθενται οι κατηγορίες των αναλωσίμων και τα ακριβή ποσά που δαπανήθηκαν για τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων του Κ.Α.Θ.Μ., σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκόμισε η Cargo Service.

Πίνακας 10: Το κόστος των αναλωσίμων από την εκμετάλλευση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων του Κ.Α.Θ.Μ. σε ευρώ (χωρίς τον αναλογούντα ΦΠΑ) (ποσά σε EUR)

ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ΕΝΤΥΠΑ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ΔΙΑΦΟΡΑ ΥΛΙΚΑ	[…]	[…]	[…]			
ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ (ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΞΟΔΑ)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ ΑΕΡ/ΜΙΟΥ ΓΕΝΙΚΑ			[…]			
ΥΛΙΚΑ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΕΚΤΥΠΩΣΕΩΝ				[…]	[…]	[…]
ΓΡΑΦΙΚΗ ΥΛΗ & ΛΟΙΠΑ ΥΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ				[…]	[…]	[…]
ΥΛΙΚΑ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ				[…]	[…]	[…]
ΛΟΙΠΑ ΥΛΙΚΑ ΑΜΕΣΗΣ ΑΝΑΛΩΣΗΣ				[…]	[…]	[…]
ΣΥΝΟΛΟ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

ε) Κατανάλωση Ρεύματος. Η δαπάνη κατανάλωσης ρεύματος, η οποία, όπως προαναφέρθηκε, βαρύνει την Cargo Service, δυνάμει των διατάξεων των από 29.03.2007 και 19.01.2012 συμβάσεων[90], έχει ως εξής[91]:

2007	2008	2009	2010	2011	2012
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

51. Σε συνέχεια των ανωτέρω παρατηρήσεων, ο Πίνακας εξόδων διαμορφώνεται ως εξής:

Πίνακας 11: Στοιχεία εξόδων για τα έτη 2007 – 2012, με βάση τις εκτιμήσεις της Γ.Δ.Α.

Κατηγορία Εξόδου	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Μίσθωμα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[87] Συγκεκριμένα, από την απάντηση της Cargo Service προκύπτει ότι η σύμβαση υπογράφτηκε την 1η Απριλίου 2007 και έληξε την 31η Μαρτίου του 2010. Επομένως, σε εφαρμογή της εν λόγω σύμβασης συντήρησης, καταβαλλόταν ποσό […] EUR, στις1/6 και 1/12 εκάστοτε έτους.

[88] Πρόκειται για το συμπληρωμένο από την Cargo Service ποσό των […] EUR μείον το ποσό της σύμβασης […] συν το ποσό της σύμβασης, του οποίου οι πληρωμές αντιστοιχούν στο έτος 2007.

[89] Άρθρο 8 παρ. 21 της από 29.03.2007 σύμβασης, παρατιθέμενη στην Ενότητα V.3 κατωτέρω. Όμοιος όρος περιλαμβάνεται και στην από 19.01.2012 σύμβαση (άρθρο 8 παρ. 20). Η υποχρέωση αυτή αποδίδει όρο των προκηρύξεων.

[90] Άρθρο 8 παρ. 19 της από 29.03.2007 σύμβασης και άρθρο 8 παρ. 18 της από 19.01.2012 σύμβασης. Υπενθυμίζεται ότι τα άρθρα αυτά αποδίδουν αντίστοιχους όρους της προκήρυξης.

[91] Όπως προκύπτουν με βάση τα παραστατικά που έχει προσκομίσει η Cargo Service και συγκεκριμένα από τους λογαριασμούς ηλεκτρικού ρεύματος που έχει εκδώσει η Υ.Π.Α., βλ. το υπ’ αριθ. 7 σχετικό της υπ’ αριθ. πρωτ. 2480/19.03.2013 απαντητικής επιστολής και τον συμπληρωματικό για το έτος 2012 λογαριασμό ως συνημμένο του υπ’ αριθ. πρωτ. 2558/20.03.2013 e-mail της Cargo Service. Τα συγκεκριμένα ποσά εμφανίζουν μικρές διαφορές από τα αντίστοιχα δηλωθέντα του πίνακα εξόδων.

Συντήρηση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αμοιβές Προσωπικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αναλώσιμα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ηλεκτρ. ρεύμα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αμοιβές & έξοδα τρίτων	[…]	[…]	[…]	[…]		
ΟΤΕ			[…]	[…]	[…]	[…]
Ασφάλιστρα	[…]	[…]		[…]	[…]	[…]
Συντήρηση				[…]	[…]	[…]
Προμήθειες				[…]	[…]	[…]
Σύνολο	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

IV.3.3.3. Πίνακες εσόδων - εξόδων, αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους

52. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η διαφορά εσόδων και εξόδων της Cargo Service κατά την υπό έρευνα περίοδο είχε ως εξής:

Πίνακας 12: Σύγκριση εσόδων – εξόδων από την εκμετάλλευση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων στο Κ.Α.Θ.Μ. τα έτη 2007 -2012

Έτος	Έσοδα	Έξοδα (υπολογισμοί Γ.Δ.Α.)	Κέρδη – Ζημίες (υπολογισμοί Γ.Δ.Α.)	Έξοδα (υπολογισμοί Cargo Service)	Κέρδη – Ζημίες (υπολογισμοί Cargo Service)
2007	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπ’ αριθ. 2480/19.03.2013 απαντητική επιστολή της Cargo Service και υπ’ αριθ. 2558/20.03.2013 έγγραφο και εκτιμήσεις της Γ.Δ.Α.

53. Βάσει των υπολογισμών της Γ.Δ.Α., από τη σύγκριση των εσόδων της Cargo Service από τη δραστηριότητα της εκμετάλλευσης των χώρων στάθμευσης με τις δαπάνες αυτής, όπως προκύπτουν σε εκτέλεση των σχετικών συμβατικών υποχρεώσεων της εταιρίας, προκύπτει ότι τα έτη 2008, 2009 και 2010, η καταγγελλόμενη εμφάνισε ζημίες, ενώ τα έτη 2007, 2011 και 2012 εμφάνισε κέρδη της τάξεως του […] (2007), […]% (2011) και […]% (2012).

54. Σημειώνεται, επίσης, ότι με βάση τις ανωτέρω εκτιμήσεις της Γ.Δ.Α., συνολικά για τα έτη 2007 – 2012, το σύνολο των ζημιών της Cargo Service είναι πολλαπλάσιο του συνόλου των κερδών της. Πιο αναλυτικά, για τα έτη 2008 – 2010, το σύνολο των ζημιών της ανερχόταν σε […] EUR, ενώ, για τα έτη 2007, 2011 και 2012, το σύνολο των κερδών της ανήλθε σε […] EUR.

55. Με βάση τα ανωτέρω στοιχεία, οι αριθμοδείκτες Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους (ΚΠΚ)[92] της Cargo Service για την υπό έρευνα χρονική περίοδο είχαν ως εξής[93]:

Πίνακας 13: Αριθμοδείκτες καθαρού περιθωρίου κέρδους 2007 - 2012 (%)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ΚΠΚ (Υπολογισμοί Γ.Δ.Α.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ΚΠΚ (Υπολογισμοί Cargo Service)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[92] ΚΠΚ = (Ακαθάριστα έσοδα από εκμετάλλευση χώρων στάθμευσης στο Κ.Α.Θ.Μ. - Συνολικές Δαπάνες) / Ακαθάριστα έσοδα * 100.

[93] Σημειώνεται ότι στην υπ’ αριθ. πρωτ. 4535/08.07.2008 απαντητική επιστολή της Υ.Π.Α. γίνεται αναφορά στους Αερολιμένες της Επικράτειας, των οποίων οι χώροι στάθμευσης βρίσκονται υπό την εκμετάλλευσή της. Σύμφωνα με την ως άνω επιστολή, εκτός από τον Κ.Α.Θ.Μ., τέτοιοι είναι και οι ακόλουθοι Κρατικοί Αερολιμένες: α) Χανίων, β) Καβάλας, γ) Ρόδου, δ) Αλεξανδρούπολης και ε) Κέρκυρας. Η εκμετάλλευση των χώρων στάθμευσης οχημάτων των ως άνω Αερολιμένων ανατίθεται σε ιδιωτικές εταιρίες, με τη μέθοδο των πλειοδοτικών διαγωνισμών, οι οποίες οφείλουν να καταβάλλουν στην Υ.Π.Α. μηνιαίο ενοίκιο για την εκμίσθωσή τους. Στη συνέχεια, τα τιμολόγια που εφαρμόζονται στους χώρους αυτούς, ορίζονται ελεύθερα από τους εκμισθωτές, χωρίς προηγούμενη έγκριση της Υ.Π.Α. Σύμφωνα με την αρχική έρευνα της υπηρεσίας, το περιθώριο κέρδους στους ανωτέρω αερολιμένες, ήταν, για το έτος 2008:

- […]% κατά τους θερινούς μήνες και […] κατά τους χειμερινούς, για τον αερολιμένα της Ρόδου (βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 1095/04.02.2009 επιστολή της εταιρίας εκμετάλλευσης),
- […]% για τον αερολιμένα της Αλεξανδρούπολης,
- […]% για τον αερολιμένα της Καβάλας (βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 462/22.01.2009 επιστολή της εταιρίας εκμετάλλευσης των αερολιμένων Αλεξανδρούπολης και Καβάλας),
- ζημία για τους αερολιμένες Χανίων και Κέρκυρας (βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. 579/27.01.2009 επιστολή της εταιρίας εκμετάλλευσης των αερολιμένων Χανίων και Κέρκυρας).

V.1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

56. Σύμφωνα με το διατακτικό της παρεμπίπτουσας απόφασης 456/V/2009, η παραπομπή προς διενέργεια περαιτέρω έρευνας αφορά «την αξιολόγηση των πιθανών αντι-ανταγωνιστικών συνεπειών της σύμβασης ως προς το περιεχόμενό της και ως προς την εφαρμογή της»[94].

57. Ωστόσο, εξετάζεται και αξιολογείται τόσο το περιεχόμενο της από 29.03.2007 σύμβασης όσο και, για λόγους πληρότητας, της από 19.01.2012 σύμβασης που την ακολούθησε. Οι όροι των εν λόγω συμβάσεων, περιλαμβανομένου του κατώτατου ύψους του μισθώματος και της λειτουργίας χώρων ελεύθερης στάθμευσης περιλαμβάνονται σε αντίστοιχες προκηρύξεις που εκδόθηκαν από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

58. Αναφορικά με την εκμισθώτρια Υ.Π.Α., εξετάζεται αναλυτικά κατωτέρω εάν αποτελεί επιχείρηση για τους σκοπούς του δικαίου ανταγωνισμού αναφορικά με την εξεταζόμενη δραστηριότητα.

59. Η Αναφορά του Κέντρου Προστασίας Καταναλωτών, η Εισήγηση της Γ.Δ.Α. της 15.04.2009, και η παρεμπίπτουσα απόφαση αξιολογούν συμπεριφορά της καταγγελλόμενης δυνάμενη να υπαχθεί στο άρ. 2 ν. 703/1977, με αναφορά στη δεσπόζουσα θέση αυτής και στην ενδεχόμενη «παράγωγη» ή «δευτερογενή», κατά τη διατύπωση της παρεμπίπτουσας απόφασης[95], καταχρηστική εκμετάλλευσή της, εξετάζουν δε ειδικώς την πιθανότητα υπερβολικής τιμολόγησης εκ μέρους της. Η κατόπιν αναπομπής παρούσα εξέταση της συμπεριφοράς της καταγγελλόμενης λαμβάνει χώρα στο πλαίσιο αυτό. Αξιολογείται ειδικότερα αν κατά την εφαρμογή της σύμβασης η Cargo Service προέβη σε καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης δια της υπερβολικής τιμολόγησης των υπηρεσιών στάθμευσης στο αεροδρόμιο Κ.Α.Θ.Μ.

V.2. ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ

60. Με την έναρξη ισχύος του ν. 3959/2011 για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού την 20.04.2011, καταργήθηκε ο ν. 703/1977[96]. Βάσει των αρχών που διέπουν τη διαχρονική εφαρμογή του δικαίου, καθώς και βάσει των αρχών της ασφάλειας δικαίου και της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, εφαρμοστέες είναι οι διατάξεις ουσιαστικού δικαίου οι οποίες ίσχυαν κατά το χρόνο επελεύσεως των γεγονότων που συνιστούν την παράβαση, χωρίς να έχει σημασία ο χρόνος κατά τον οποίο εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις[97]. Επομένως, κάθε συμπεριφορά επιχείρησης, η οποία εκδηλώθηκε και έπαυσε προ της 20.04.2011 (ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε σε ισχύ ο ν. 3959/2011) και η οποία πιθανολογείται ότι πληροί τις προϋποθέσεις εφαρμογής των προβλεπόμενων στα άρθρα 1 και 2 του ν. 703/1977 παραβάσεων, αξιολογείται βάσει των προαναφερόμενων άρθρων. Προκειμένου, ωστόσο, περί παραβατικής συμπεριφοράς διαρκείας, με χρονική αφετηρία εκδήλωσης προγενέστερη της θέσης σε ισχύ του ν. 3959/2011, η οποία ωστόσο διαρκεί και μετά τη θέσπιση του νόμου αυτού, ως χρόνος διάπραξης της παράβασης θεωρείται εκείνος κατά τον οποίον εξακολουθεί η δημιουργηθείσα από τη συμπεριφορά της κρινόμενης επιχείρησης κατάσταση και επομένως η συμπεριφορά αυτή καταλαμβάνεται από το ρυθμιστικό πεδίο του νέου νόμου που θεσπίστηκε διαρκούσης της παράβασης.

61. Συνεπώς, δεδομένου ότι στην υπό κρίση υπόθεση εξετάζεται συμπεριφορά που περιλαμβάνει την υπό εξέταση σύμβαση, η ισχύς της οποίας εκτείνεται κατόπιν σχετικών παρατάσεων μέχρι τις 19.01.2012, και άρα μετά τη θέση σε ισχύ του ν. 3959/2011, αξιολογείται υπό το πρίσμα του άρθρου 2 του ν. 3959/2011. Σε κάθε περίπτωση, δεν υφίσταται εν προκειμένω ουδεμία ουσιαστική διαφοροποίηση μεταξύ των σχετικών περί καταχρηστικής εκμετάλλευσης[98] διατάξεων στους δύο νόμους, δεδομένου ότι το άρθρο 2 του προϊσχύσαντος ν. 703/1977 είναι όμοιο με το άρθρο 2 του ισχύοντος ν. 3959/2011.

Επί του επηρεασμού του ενδοκοινοτικού εμπορίου

62. Το κριτήριο του επηρεασμού του ενδοκοινοτικού εμπορίου είναι αυτόνομο κριτήριο της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, το οποίο εκτιμάται ad hoc[99], και οριοθετεί το πεδίο εφαρμογής του ευρωπαϊκού δικαίου του ανταγωνισμού.

63. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 του Κανονισμού 1/2003 του Συμβουλίου για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης (πλέον άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ αντιστοίχως)[100], οσάκις οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία ανταγωνισμού σε συμφωνίες, αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων ή εναρμονισμένες πρακτικές κατά την έννοια του άρθρου 101 παρ. 1 ΣΛΕΕ, οι οποίες είναι πιθανόν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών κατά την έννοια της διάταξης αυτής, εφαρμόζουν επίσης το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, στις εν λόγω συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές. Όταν οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία ανταγωνισμού σε τυχόν καταχρηστική πρακτική που απαγορεύεται από το άρθρο 102 ΣΛΕΕ, εφαρμόζουν επίσης το άρθρο 102 ΣΛΕΕ.

64. Για να είναι σε θέση μια συμφωνία ή κατάχρηση

[94] Η Παρεμπίπτουσα Απόφαση καλούσε περαιτέρω τη Γ.Δ.Α., αφού διενεργήσει έρευνα κατά τα ανωτέρω, «να υποβάλει σχετική εισήγηση που να περιλαμβάνει τη σύμβαση και τα μέρη αυτής». Βλ. παραπάνω παρ. 5 της παρεμπίπτουσας απόφασης.

[95] Παρεμπίπτουσα Απόφαση, παρ. 3. Όπως αναφέρεται σε αυτήν: «Θέμα της συνεδρίασης ήταν η λήψη απόφασης επί του Αυτεπάγγελτου ελέγχου της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού (ΓΔΑ) κατόπιν αιτήματος του Κέντρου Προστασίας Καταναλωτών (Κ.Ε.Π.Κ.Α.) για παράβαση των διατάξεων του άρθρου 2 του ν. 703/1977, όπως ισχύει, αναφορικά με τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης του αεροδρομίου Μακεδονία».

[96] Βλ. άρθρο 51 ν. 3959/2011.

[97] Βλ. ΕΑ 581/VII/2013, παρ. 258, με περαιτέρω παραπομπές.

[98] Αλλά και οι καταλαμβανόμενες από το άρθρο 1 περιοριστικές του ανταγωνισμού συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές.

[99] Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, ΕΕ C 101/81, της 27/04/2004, σημ. 12.

[100] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης, ΕΕ L 1/1, της 04.01.2003.

δεσπόζουσας θέσης να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, θα πρέπει, βάσει ενός συνόλου νομικών και πραγματικών στοιχείων, να μπορεί να πιθανολογηθεί επαρκώς ότι μπορεί να ασκήσει άμεση ή έμμεση, πραγματική ή δυνητική, επίδραση στα εμπορικά ρεύματα μεταξύ κρατών μελών, τούτο δε κατά τρόπο που να προκαλείται φόβος ότι θα μπορούσε να εμποδίσει την πραγματοποίηση ενιαίας αγοράς μεταξύ κρατών μελών[101]. Η έννοια της επίδρασης στα εμπορικά ρεύματα δεν προϋποθέτει μόνο τον περιορισμό ή τη μείωση του εμπορίου, αλλά οποιαδήποτε διαφοροποίηση των εμπορικών ρευμάτων, αρκεί αυτή να είναι αισθητή. Το κριτήριο αυτό πληρούται, επομένως, όταν η υπό εξέταση κάθε φορά συμπεριφορά δύναται να έχει ένα ελάχιστο επίπεδο διασυνοριακών επιπτώσεων στο εσωτερικό της Ένωσης[102].

65. Σε σχέση με τις καταχρήσεις δεσπόζουσας θέσης που καλύπτουν ένα μόνο κράτος μέλος, σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες Γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου (παρ. 94 επ.), όταν μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση που καλύπτει το σύνολο κράτους μέλους, και η συμπεριφορά της έχει ως αποτέλεσμα τον καταχρηστικό αποκλεισμό ανταγωνιστών από την αγορά, το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών δύναται κανονικά να επηρεαστεί. Η καταχρηστική αυτή συμπεριφορά δυσχεραίνει γενικά την είσοδο ανταγωνιστών από άλλα κράτη μέλη στην αγορά και συνεπώς μπορεί να επηρεάσει τα εμπορικά ρεύματα. Εάν καταχρηστικός αποκλεισμός από την αγορά επηρεάζει τη διάρθρωση του ανταγωνισμού στο εσωτερικό κράτους μέλους, για παράδειγμα με τον παραγκωνισμό ή την απειλή παραγκωνισμού ενός ανταγωνιστή, δύναται επίσης να επηρεάσει και το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Επηρεασμός του εμπορίου μπορεί να προκύψει και από τον αποτρεπτικό αντίκτυπο που έχει η κατάχρηση στους άλλους ανταγωνιστές. Σε περίπτωση καταχρηστικής εκμετάλλευσης ισχύος στην αγορά όπως οι διακρίσεις μέσω των τιμών και η υπερβολική τιμολόγηση, το διασυνοριακό εμπόριο μπορεί να επηρεαστεί εάν οι αγοραστές πραγματοποιούν εξαγωγές και βρίσκονται σε μειονεκτική θέση λόγω της διακριτικής διαφοροποίησης των τιμών ή εάν η πρακτική αυτή χρησιμοποιείται για την παρεμπόδιση των εισαγωγών.

66. Επίσης έχει γίνει δεκτό ότι πρακτικές, η επιρροή των οποίων περιορίζεται σε τοπικό επίπεδο, δεν επηρεάζουν το διακοινοτικό εμπόριο[103]. Σύμφωνα με τη νομολογία, οι συμφωνίες που έχουν τοπικό χαρακτήρα δεν δύνανται, αυτές καθαυτές, να επηρεάσουν αισθητά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, ακόμα και εάν η τοπική αγορά βρίσκεται σε συνοριακή περιοχή[104].

67. Εν προκειμένω δεν συντρέχει, βάσει των ανωτέρω, δυνατότητα αισθητού επηρεασμού του διακοινοτικού εμπορίου. Ειδικότερα: Η εξεταζόμενη πρακτική της καταγγελλόμενης καταλαμβάνει το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης και περιορίζεται γεωγραφικά σε μία ακτίνα πέριξ του εν λόγω αεροδρομίου, ενώ επίσης, εκ της φύσεώς της, αφορά σε περιορισμένο κύκλο καταναλωτών. Η ερευνώμενη συμπεριφορά δεν έχει αποτρεπτικό αντίκτυπο στους άλλους ανταγωνιστές ούτε αυξάνει τα εμπόδια στην είσοδο στην εθνική αγορά. Δεν προέκυψε, δε, ότι η εξεταζόμενη πρακτική της υπερβολικής τιμολόγησης χρησιμοποιείται για την παρεμπόδιση των εισαγωγών ή των εξαγωγών.

68. Συνεπώς, εν προκειμένω, ενόψει των ανωτέρω, εκτιμάται ότι η ελεγχόμενη συμπεριφορά δεν είναι ικανή να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών κατά την έννοια των ενωσιακών κανόνων ανταγωνισμού και, ως εκ τούτου, τα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ δεν τυγχάνουν εφαρμογής εν προκειμένω.

V.3. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

V.3.1 Η σύμβαση έτους 2007

69. Η σύμβαση για την εκμίσθωση των τριών οργανωμένων χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων στον Κ.Α.Θ.Μ., με σκοπό την εκμετάλλευσή τους, υπεγράφη στις 29 Μαρτίου 2007 με τριετή διάρκεια και ημερομηνία έναρξης την ημερομηνία έκδοσης του πρωτοκόλλου παράδοσης – παραλαβής του μισθίου[105]. Πρόκειται για τους χώρους: α) Parking No 4, β) Parking No 6, και γ) Parking No 7. Η σύμβαση υπεγράφη σε συνέχεια σχετικού δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού με σφραγισμένες προσφορές[106], ο οποίος έλαβε χώρα την 02.03.2007 και στον οποίο πλειοδότης αναδείχθηκε η Cargo Service[107], [108].

---

101 Βλ. ενδεικτικά αποφάσεις ΔΕΕ C-209/78 Van Landewyck κατά Επιτροπής, Συλλ. 1980, σελ. 3125, σκ. 170, και ΔΕΕ C-219/95P Ferriere Nord κατά Επιτροπής, Συλλ. 1997, σελ. I-4411, σκ. 20.

102 Βλ. Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, ΕΕ C 101/81, της 27/04/2004, σημ. 8 επ., 34, 77.

103 Βλ. απόφαση ΔΕΕ, υποθ. C-22/78, Hugin κατά Επιτροπής, Συλλ. 1979, σελ. I-951, σκ. 15-25, όπου έγινε δεκτό ότι δεν υπήρχε επηρεασμός του διακοινοτικού εμπορίου από τις πρακτικές της Hugin, διότι οι δραστηριότητες της εν λόγω αγοράς - συντήρηση, επισκευή και ενοικίαση μηχανών έκδοσης αποδείξεων - περιορίζονταν σε τοπικό επίπεδο και παρέχονταν από πολλές, μικρές και εξειδικευμένες επιχειρήσεις. Βλ. επίσης απόφαση Επιτροπής, 1999/199/ΕΚ, Αεροδρόμια της Πορτογαλίας, ΕΕ 1999 L 69/31, σκ. 20, όπου έγινε δεκτό ότι πρακτικές που αφορούσαν αεροπορικές γραμμές με αποκλειστικά εσωτερική πελατεία δεν μπορούσαν να επηρεάζουν το διακοινοτικό εμπόριο.

104 Βλ. Ανακοίνωση της Ευρ. Επιτροπής, Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, ΕΕ 2004 C101/81, παρ. 91.

105 Το πρωτόκολλο παράδοσης – παραλαβής του μισθίου μεταξύ Υ.Π.Α. και Cargo Service, υπογράφτηκε την 1η.04.2007 όπως προκύπτει από συνημμένο έγγραφο στο υπ’ αριθ. πρωτ. 2558/20.03.2013 έγγραφο της Cargo Service.

106 Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. Δ11/Γ/29/26/02.01.2007 προκήρυξη.

107 Βλ. την υπ’ αριθ. πρωτ. Δ11/Γ/8507/3698/06.03.2007 Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών («Κατακύρωση αποτελέσματος δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού για την εκμίσθωση τριών (3) οργανωμένων χώρων προς άσκηση του δικαιώματος λειτουργίας εκμετάλλευσης στάθμευσης αυτοκινήτων (parking) στον Κρατικό Αερολιμένα Θεσσαλονίκης (Κ.Α.Θ.Μ.) για τρία (3) χρόνια»).

108 Σύμφωνα με το Άρθρο 1 του από 29.03.2007 συμφωνητικού που περιέχει το «Αντικείμενο του συμφωνητικού»: «1. Αντικείμενο του παρόντος συμφωνητικού αποτελεί η εκμίσθωση τριών (3) οργανωμένων χώρων προς άσκηση του δικαιώματος λειτουργίας εκμετάλλευσης στάθμευσης αυτοκινήτων (parking) στον Κρατικό Αερολι-

70. Στο άρθρο 2 «Περιγραφή – Παράδοση μισθίου» ρητά αναφέρεται ότι εκτός από τους ανωτέρω παραχωρούμενους χώρους, υπάρχουν στον αερολιμένα και άλλοι χώροι, ελεύθερης στάθμευσης, που δεν ανήκουν στην εκμισθούμενη εκμετάλλευση. Πρόκειται για τους χώρους στάθμευσης του προσωπικού και των επισήμων. Συγκεκριμένα, στο ως άνω άρθρο αναφέρεται ότι: «Στους χώρους αυτούς θα σταθμεύουν αυτοκίνητα επισήμων, τα αυτοκίνητα των υπαλλήλων της Υ.Π.Α., των μόνιμα στον Αερολιμένα εργαζομένων υπαλλήλων των λοιπών Κρατικών Υπηρεσιών, των αεροπορικών εταιρειών, των εταιρειών καυσίμων, των εταιρικών λεωφορείων, των λεωφορείων πούλμαν, των τουριστικών πρακτόρων, των TAXI, των οχημάτων των υπαλλήλων Οργανισμών και ιδιωτικών επιχειρήσεων που είναι στον Αερολιμένα με σύμβαση με την Υ.Π.Α., των γραφείων ενοικίασης Ι.Χ. αυτοκινήτων, χωρίς καταβολή αντιτίμου. Οι δικαιούμενοι ελεύθερης στάθμευσης στους χώρους αυτούς θα είναι εφοδιασμένοι με ειδική άδεια που εκδίδεται από τη Διοίκηση του Αερολιμένα Θεσσαλονίκης».

71. Στο άρθρο 3 της σύμβασης, το μηνιαίο μίσθωμα ορίσθηκε στο ποσό των […] EUR, με ετήσια αναπροσαρμογή 6%. Την 25η Ιουνίου 2007 υπεγράφη συμπληρωματικό ιδιωτικό συμφωνητικό μίσθωσης μεταξύ των δύο μερών για τη μίσθωση χώρου 15 μ2 στο ισόγειο του κτιρίου αφίξεων του αεροδρομίου προκειμένου να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για τη λειτουργία γραφείου εκμετάλλευσης των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων με πρόσθετο μηνιαίο μίσθωμα […] EUR με ετήσια αναπροσαρμογή 6%. Επομένως, από 01.07.2007 το μηνιαίο μίσθωμα ορίστηκε στις […] EUR. Κατά το δεύτερο έτος της μίσθωσης, ήτοι από 01.04.2008 έως 31.03.2009, το μηνιαίο μίσθωμα, ως αποτέλεσμα της ετήσιας αναπροσαρμογής, ορίστηκε στο ποσό των […] EUR (πρώτη αναπροσαρμογή). Στη συνέχεια, κατά το τρίτο έτος της μίσθωσης, ήτοι από 01.04.2009 έως 31.03.2010, το μηνιαίο μίσθωμα, ως αποτέλεσμα της ετήσιας αναπροσαρμογής, ορίστηκε στο ποσό των […] EUR (δεύτερη αναπροσαρμογή)[109].

72. Η Cargo Service, δυνάμει των σχετικών κατωτέρω διατάξεων της σύμβασης μίσθωσης, υποχρεούται στην καθαριότητα και συντήρηση των ανωτέρω τριών χώρων στάθμευσης. Ειδικότερα, στο άρθρο 8 της σύμβασης

μένα Θεσσαλονίκης (ΚΑΘΜ) για τρία (3) χρόνια.
2. Το ανωτέρω δικαίωμα δεν είναι αποκλειστικό.
3. Η υπόψη μίσθωση εξαιρείται από τις διατάξεις του ν. 813/1978 «περί εμπορικών μισθώσεων και ετέρων τινών κατηγοριών μισθώσεων».
4. Οι ώρες λειτουργίας της εν λόγω εκμετάλλευσης καθορίζονται ίδιες με τις ώρες λειτουργίας του Αερολιμένα. Το ωράριο αυτό είναι δυνατόν να μεταβάλλεται με απόφαση του οικείου Αερολιμενάρχη, αναλόγως των αναγκών που θα προκύπτουν και σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες αερολιμενικές διατάξεις.
5. Για παράβαση του παρόντος άρθρου, με απόφασή του το αρμόδιο όργανο της ΥΠΑ διατάσσει την επιβολή προστίμου από 150 έως 1500 Ευρώ. Δύναται επίσης να κηρύξει το μισθωτή έκπτωτο με όλες τις συνέπειες που προβλέπονται από την παρ. 8 του άρθρου 3 του παρόντος συμφωνητικού».

[109] Βλ. αναλυτικά πίνακα στο Παράρτημα της παρούσας.

(«Υποχρεώσεις του μισθωτή») περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι ακόλουθες υποχρεώσεις:

- «8. Ο μισθωτής υποχρεούται να συντηρεί το μηχανολογικό και ηλεκτρονικό εξοπλισμό των τριών (3) οργανωμένων χώρων στάθμευσης υπαλλήλων και V.I.P. (Parking No. 1,2,3) και να προμηθεύεται τα ανταλλακτικά, το αναλώσιμο υλικό και τη γραφική ύλη που απαιτείται για τη λειτουργία αυτών […]

- 12. Ο μισθωτής υποχρεούται να διατηρεί με δικά του μέσα και δαπάνες καθαρούς τους τρεις (3) οργανωμένους χώρους στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένων και των χώρων στάθμευσης υπαλλήλων και V.I.P. (Parking No. 1,2,3)».

73. Από τις ανωτέρω συμβατικά προβλεπόμενες υποχρεώσεις του αναδόχου προκύπτει ότι ο ανάδοχος ήταν υπεύθυνος για τη συντήρηση και την καθαριότητα όχι μόνο των χώρων P4, P6 και P7 που εκμεταλλεύεται, αλλά και των χώρων P1, P2 και P3 που προσφέρουν δωρεάν στάθμευση στις κατηγορίες χρηστών που προαναφέρθηκαν. Σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, η μισθώτρια εταιρία δεν έχει δικαίωμα μειώσεως του μισθώματος ακόμη και σε περιπτώσεις θεομηνίας κ.λπ.[110]. Η πλειοψηφία των όρων της σύμβασης, περιλαμβάνονται αυτούσιοι στο κείμενο της προκήρυξης[111].

74. Η μίσθωση είχε διάρκεια τριών ετών με δυνατότητα εκ μέρους της Υ.Π.Α. παράτασης αυτής έως την ανάδειξη νέου μισθωτή[112].

75. Οι υποχρεώσεις της Cargo Service ορίζονταν αναλυτικά στο άρθρο 8 της από 29.03.2007 σύμβασης μίσθωσης, αποδίδοντας τον αντίστοιχο όρο της προκήρυξης[113]. Σε αυτές τις υποχρεώσεις περιλαμβάνονται επίσης και οι ακόλουθες, οι οποίες συνεπάγονται και οικονομική επιβάρυνση της μισθώτριας:

«Άρθρο 8. Υποχρεώσεις του μισθωτή.

[…] 9. Ο μισθωτής υποχρεούται να προσφέρει υπηρεσίες Valet Parking σε όσους επιβάτες επιθυμούν να επιβιβαστούν κατευθείαν στην είσοδο του Αεροσταθμού και να παραδώσουν το αυτοκίνητο σε προσωπικό της μισθώτριας εταιρείας. Σε αυτή την περίπτωση η εταιρεία θα φέρει ακέραια την ευθύνη για οποιαδήποτε ζημιά ή φθορά του αυτοκινήτου.

10. Ο μισθωτής υποχρεούται να συνάψει σύμβαση με ασφαλιστική εταιρεία για κάλυψη αστικής ευθύνης από τυχόν ατυχήματα εντός των χώρων στάθμευσης και ζημιών από πυρκαγιά.

11. Ο μισθωτής είναι υποχρεωμένος να διασφαλίζει

[110] Πρόκειται για το άρθρο 2 παρ. 7, το οποίο έχει ως ακολούθως: «Άρθρο 2. Περιγραφή- παράδοση μισθίου…7. Ο μισθωτής δεν έχει δικαίωμα μειώσεως του μισθώματος ούτε αποζημιώσεως λόγω βλάβης εκ θεομηνίας ή άλλης τυχαίας αιτίας επερχομένης από της ενάρξεως της μισθώσεως και εφεξής…».

[111] Άρθρο 7 παρ. 7 της προκήρυξης.

[112] Άρθρο 4 παρ. 1 και 2 της από 29.03.2007 σύμβασης μίσθωσης. Ο όρος αποδίδεται όπως περιλαμβανόταν και στο άρθρο 9 της προκήρυξης. Η Υ.Π.Α. έκανε πράγματι, όπως αναφέρεται κατωτέρω, χρήση της δυνατότητας αυτής. Προβλεπόταν επίσης τόσο στη σύμβαση (άρθρο 5) όσο και στην προκήρυξη (άρθρο 10) το δικαίωμα μονομερούς λύσεως της συμβάσεως μισθώσεως εκ μέρους της Υ.Π.Α.

[113] Άρθρο 14 προκήρυξης.

τη φύλαξη των χώρων στάθμευσης και την προστασία των αυτοκινήτων από κλοπές- διαρρήξεις, κυρίως κατά τις νυκτερινές ώρες.

[…]15. Ο μισθωτής αναλαμβάνει όλες τις ευθύνες για τις επιχειρήσεις του είδους αυτού και για τη διασφάλιση γενικά των εξυπηρετούμενων (σταθμευόμενων οχημάτων, επιβατών κ.λπ.), φέρει δε την αποκλειστική ευθύνη για ζημιές που ενδεχομένως προκληθούν σε βάρος των συμφερόντων των πελατών του προερχόμενες από την πλημμελή εξυπηρέτησή τους. Επίσης ευθύνεται και έναντι τρίτων για ζημιές που ενδεχομένως προκληθούν σ’ αυτούς από την άσκηση της ανωτέρω εκμεταλλεύσεως. Η ΥΠΑ δεν βαρύνεται με καμία υποχρέωση και ευθύνη για τυχόν δημιουργούμενη απαίτηση από ή προς τρίτους.

[…]18. Ο μισθωτής είναι υποχρεωμένος εντός διμήνου από την παραλαβή του εκμισθούμενου χώρου να τοποθετήσει μετρητές Οργανισμών Κοινής Ωφελείας με δική του δαπάνη.

19. Όλες οι δαπάνες ηλεκτροδότησης, τηλεφωνοδότησης, ηλεκτρικής ενέργειας, καθαριότητας, καθώς και κάθε φόρος ή τέλος από οποιαδήποτε αιτία υπέρ του δημοσίου, δήμων και κοινοτήτων ή τρίτων βαρύνουν αποκλειστικά τον μισθωτή.

[…]21. Ο μισθωτής υποχρεούται επίσης να διαθέτει επαρκές και κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό προκειμένου να διασφαλισθεί η εξυπηρέτηση των πελατών και η εν γένει καλή λειτουργία της επιχείρησης. Τουλάχιστον δύο (2) από τα τρία (3) parking θα διαθέτουν προσωπικό σε 24ωρη βάση.

22. Για κάθε παράβαση κάποιου από τους παραπάνω όρους, ο μισθωτής υπόκειται με απόφαση του αρμοδίου οργάνου της Υ.Π.Α. σε επιβολή προστίμου από 150€ έως 1500€. Το πρόστιμο αυτό επιβάλλεται και στην περίπτωση κατά την οποία ο μισθωτής, το προσωπικό της επιχείρησης, αλλά και όποιος ενεργεί για λογαριασμό του παραβιάσουν αγορανομικές διατάξεις. Στην περίπτωση που εξαιτίας των παραβάσεων των όρων αυτών υπέστη βλάβη η Υ.Π.Α., ο μισθωτής υποχρεώνεται σε αποζημίωση. Οι αποφάσεις αυτές αποτελούν τίτλους διοικητικώς εκτελεστούς.

23. Για παραβάσεις οποιουδήποτε από τους παραπάνω όρους δύναται επίσης το αρμόδιο όργανο της Υ.Π.Α. με απόφασή του να προβαίνει στη λύση της συμβάσεως μισθώσεως με όλες τις συνέπειες, όπως αυτές καθορίζονται στην παράγρ. 8 του άρθρου 3 της παρούσας.

24. Εάν για λόγους ανωτέρας βίας διακοπεί για κάποιο χρονικό διάστημα η λειτουργία της επιχείρησης, η Υ.Π.Α. δεν ευθύνεται έναντι του μισθωτή και δεν υποχρεούται σε αποζημίωσή του ούτε στη μείωση του μισθώματος».

V.3.2. Παρατάσεις της αρχικής σύμβασης

76. Η εξεταζόμενη σύμβαση του 2007 παρατάθηκε από την 01.04.2010 έως τις 19.01.2012 οπότε και υπεγράφη η δεύτερη σύμβαση μεταξύ Υ.Π.Α. και Cargo Service. Οι διαδοχικές παρατάσεις της αρχικής σύμβασης οφείλονταν στην άγονη έκβαση των προκηρυχθέντων κατά το χρονικό αυτό διάστημα διαγωνισμών για την εκμίσθωση των χώρων στάθμευσης. Συγκεκριμένα, οι διαγωνισμοί που έλαβαν χώρα στις 18.02.2010, 17.05.2010, 08.07.2010, 25.02.2011 και 09.05.2011 επισημαίνεται από την Υ.Π.Α. ότι απέβησαν άγονοι[114]. Η αρχική σύμβαση του 2007 παρατάθηκε για δύο μήνες από 01.04.2010 έως 31.05.2010 με υπουργική απόφαση υπό τους όρους της από 29.03.2007 σύμβασης[115]. Επομένως, σύμφωνα με την ετήσια αναπροσαρμογή του 6%, το μηνιαίο μίσθωμα διαμορφώθηκε στο ποσό των […] EUR. Στη συνέχεια, με νέα υπουργική απόφαση[116] η σύμβαση παρατάθηκε για τον Ιούνιο του 2010 με τους ισχύοντες όρους της σύμβασης. Επομένως, το μηνιαίο μίσθωμα παρέμεινε στο ποσό των […] EUR. Με νέα υπουργική απόφαση[117], με την οποία έγινε αποδεκτό το αίτημα της Cargo Service για συνέχιση λειτουργίας της εκμετάλλευσης στάθμευσης αυτοκινήτων στον Κ.Α.Θ.Μ. για το χρονικό διάστημα Ιουλίου- Σεπτεμβρίου 2010, το μηνιαίο μίσθωμα διαμορφώθηκε στο ποσό των […] EUR[118]. Στη συνέχεια με νέα υπουργική απόφαση[119], με την οποία έγινε αποδεκτό το νέο αίτημα της Cargo Service για τη συνέχιση λειτουργίας της εκμετάλλευσης στάθμευσης αυτοκινήτων στον Κ.Α.Θ.Μ. για το χρονικό διάστημα Οκτωβρίου - Δεκεμβρίου 2010, το μηνιαίο μίσθωμα διαμορφώθηκε στο ποσό των […] EUR για το μήνα Οκτώβριο του 2010 και στο ποσό των […] EUR για τους μήνες Νοέμβριο και Δεκέμβριο του ιδίου έτους. Το ποσό των […] EUR διατηρήθηκε και για το χρονικό διάστημα από τον Ιανουάριο έως τον Ιούνιο του 2011 με τις αντίστοιχες παρατάσεις που δόθηκαν με Υπουργικές Αποφάσεις[120]. Από τον Ιούλιο έως τον Σεπτέμβριο του 2011, το μηνιαίο μίσθωμα διαμορφώθηκε στο ποσό των […] EUR, ενώ για το χρονικό διάστημα από 01.10.2011 έως την υπογραφή της νέας σύμβασης, το μηνιαίο μίσθωμα ορίστηκε στο ποσό των […] EUR[121].

V.3.3. Η σύμβαση του έτους 2012

77. Μετά την κήρυξη άγονων των διαγωνισμών από το Φεβρουάριο του έτους 2010 έως και το Μάιο του 2011, ο διαγωνισμός διεξήχθη εκ νέου στις 06.10.2011 και

[114] Όπως αναφέρεται στην υπ’ αριθ. Δ11/Γ/29876/17792 διακήρυξη ημερομηνίας 21.09.2011 που οδήγησε στην υπογραφή της δεύτερης σύμβασης και όπως προκύπτει και από τα έγγραφα της εκάστοτε παράτασης της αρχικής συμφωνίας μίσθωσης και τα οποία αναφέρονται αναλυτικά αμέσως κατωτέρω.

[115] Σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2 της από 29.03.2007 σύμβασης μίσθωσης: «Το αρμόδιο διοικητικό όργανο της Υ.Π.Α. δύναται με απόφασή του να παρατείνει την ανωτέρω μίσθωση μέχρι την ανάδειξη νέου μισθωτή. Η παράταση αυτή είναι υποχρεωτική για τον μισθωτή για χρονική περίοδο έως τριών μηνών, με τους ίδιους όρους της αρχικής σύμβασης». Δυνάμει του όρου αυτού προβλεπόταν και στον όρο 2 της μνημονευόμενης Υπουργικής Απόφασης ότι η παράταση της μίσθωσης είναι υποχρεωτική για το μισθωτή.

[116] Βλ. την υπ’ αριθ. ΥΑ Δ 11Γ/21815/9254/23.06.2010.

[117] Βλ. την υπ’ αριθμ. ΥΑ Δ11/Γ/32308/13565/23.09.2010.

[118] Σχετικά με τη διαχρονική εξέλιξη του μισθώματος βλ. και τον πίνακα στο Παράρτημα της παρούσας.

[119] Την υπ’ αριθμ. ΥΑ Δ11/Γ/3731/1739/ 07.02.2011.

[120] Βλ. τις υπ’ αριθμ. ΥΑ Δ11/Γ/13763/8411/ 06.05.2011 και Δ11/Γ/29877/17793/ 21.09.2011. Πρόκειται για υπουργικές αποφάσεις με τις οποίες χρεώνεται η Cargo Service με δεδουλευμένα μισθώματα.

[121] Βλ. την υπ’ αριθμ. ΥΑ Δ11/Γ/39628/22355/07.12.2011 για τη χρέωση της Cargo Service με δεδουλευμένα μισθώματα.

κατακυρώθηκε στην Cargo Service[122]. Τιμή εκκίνησης μηνιαίου μισθώματος είχε ορισθεί με την προκήρυξη το ποσό των […] EUR, οι δε οικονομικές προσφορές όφειλαν να είναι ανώτερες της ως άνω τιμής προσαυξημένες τουλάχιστον κατά 3%, επί ποινή αποκλεισμού αυτών[123]. Η επόμενη, μετά την από 29.03.2007 αρχική σύμβαση μεταξύ Υ.Π.Α. και εταιρίας Cargo Service (και τις κατά τα άνω παρατάσεις αυτής), υπεγράφη στις 19.01.2012 με διάρκεια τρία έτη[124]. Αντικείμενο της σύμβασης αποτελούσε η εκμίσθωση του δικαιώματος εκμετάλλευσης και λειτουργίας των τριών οργανωμένων χώρων στάθμευσης οχημάτων του Κ.Α.Θ.Μ.: α) Του χώρου στάθμευσης οχημάτων υπ’ αριθ. 4, β) του χώρου στάθμευσης οχημάτων υπ’ αριθ. 6, γ) του χώρου στάθμευσης οχημάτων υπ’ αριθ. 7. Επιπλέον, θα διετίθετο στον ανάδοχο γραφείο εμβαδού 15 μ2 στο ισόγειο του κτιρίου του Αεροσταθμού[125]. Στη σύμβαση του 2012 επαναλαμβάνονται οι υποχρεώσεις του μισθωτή, που περιλαμβάνονταν και στην αρχική σύμβαση του 2007 και παρατέθηκαν ανωτέρω[126], οι οποίες παρατίθενται και στο κείμενο της προκήρυξης[127], με τις ακόλουθες προσθήκες και τροποποιήσεις:

«Άρθρο 8ο: Υποχρεώσεις του μισθωτή.

[…] 21. Ο μισθωτής υποχρεούται να προβαίνει σε κάθε αναγκαία επισκευή, συντήρηση, καθώς επίσης και στις αλλαγές λαμπών των εγκατεστημένων πυλώνων φωτισμού που βρίσκονται εντός των τριών χώρων στάθμευσης (Νο 4,6, και 7). Όλα τα απαιτούμενα ανταλλακτικά βαρύνουν το μισθωτή, η δε αγορά αυτών θα γίνεται καθ’ υπόδειξη του Αερολιμένα, ο οποίος υποχρεούται να δίνει οδηγίες στο ειδικευμένο σε ηλεκτρολογικές εργασίες προσωπικό του μισθωτή για τον τρόπο εκτέλεσης των εργασιών. Στις περιπτώσεις αλλαγής λαμπών, ο Αερολιμένας θα παρέχει τον ειδικό εξοπλισμό που απαιτείται για την κάθοδο και άνοδο της κινητής κεφαλής.

22. Για κάθε παράβαση κάποιου από τους παραπάνω όρους, ο μισθωτής υπόκειται με απόφαση του αρμοδίου οργάνου σε επιβολή προστίμου που ανέρχεται σε ποσοστό από 10% έως 100% του μηνιαίου μισθώματος[128][…]

24. Σε περίπτωση που ο μισθωτής, το προσωπικό της επιχείρησης, αλλά και όποιος ενεργεί για λογαριασμό της, παραβιάσουν αερολιμενικές, αγορανομικές και τελωνειακές διατάξεις, επιβάλλεται πρόστιμο κατά τη διαδικασία και στο ποσό που καθορίζονται από τις αναφερόμενες στην παράγραφο 6 του σκεπτικού διατάξεις […]».

78. Το συνολικό μηνιαίο μίσθωμα[129] οριζόταν σε […] EUR, με ετήσια αναπροσαρμογή 3%. Εντούτοις, το ανωτέρω μίσθωμα μειώθηκε περαιτέρω κατά 20% ([…] EUR) αναδρομικά από 19.01.2012 έως 30.06.2013 και καταργήθηκε και η ετήσια αναπροσαρμογή του 3% για το ίδιο χρονικό διάστημα[130].

79. Στο Παράρτημα της παρούσας καταγράφεται η διαχρονική εξέλιξη του μηνιαίου μισθώματος, όπως αυτή προκύπτει από τις συμβάσεις και τις αποφάσεις παράτασης της αρχικής σύμβασης.

V.3.4 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΜΙΣΘΩΣΕΩΣ

80. Οι συμβάσεις μισθώσεως που συνήφθησαν το 2007 και το 2012 μεταξύ της Υ.Π.Α. και της Cargo Service, αποδίδουν αντίστοιχες διατάξεις των σχετικών προκηρύξεων του αρμόδιου Υπουργείου.

81. Πιο αναλυτικά, η Σύμβαση του 2007 αποτυπώνει τα οριζόμενα στην Δ11Γ/29/260/02.01.2007 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών - Προκήρυξη «Δημόσιου Πλειοδοτικού Διαγωνισμού για την εκμίσθωση τριών (3) οργανωμένων χώρων προς άσκηση του δικαιώματος λειτουργίας εκμετάλλευσης στάθμευσης αυτοκινήτων (parking) στον Κρατικό Αερ/να Θεσσαλονίκης (ΚΑΘΜ) για τρία (3) χρόνια», ενώ οι όροι του διαγωνισμού (δημόσιος πλειοδοτικός διαγωνισμός με σφραγισμένες προσφορές) προσαρτώνται στην απόφαση.

82. Στην εν λόγω απόφαση, η τιμή εκκίνησης του μηνιαίου μισθώματος ορίσθηκε στο ποσό των […] EUR[131]. Περαιτέρω, σύμφωνα με τους όρους της Διακήρυξης, η οικονομική προσφορά των διαγωνιζομένων έπρεπε να αναγράφεται ολογράφως και αριθμητικώς και να αναφέρεται σε μηνιαίο μίσθωμα τουλάχιστον 3% ανώτερο

[122] Βλ. την υπ’ αριθμ. ΥΑ Δ11/Γ/39625/22354/07.12.2011.

[123] Βλ. την υπ’ αριθμ. πρωτ. Δ11/Γ/29876/17792/21.09.2011 προκήρυξη, όρος 3 και άρθρο 2, υπό ΙΙ, β.

[124] Βλ. την από 19.01.2012 σύμβαση, άρθρο 4ο και την υπ’ αριθμ. πρωτ. 8582/01.11.2012 επιστολή της Υ.Π.Α.

[125] Βλ. σχετικά άρθρα 1 και 2 παρ. 1 της σύμβασης. Σύμφωνα με το από 25.06.2007 αρχικό ιδιωτικό συμφωνητικό, με το οποίο και μισθώθηκε αρχικά στην Cargo Service ο εν λόγω χώρος, και ειδικότερα το άρθρο 1 αυτού: «Παραχωρείται πρόσθετος χώρος… θα χρησιμοποιηθεί για τη λειτουργία γραφείου της εκμετάλλευσης PARKING. Στον ανωτέρω χώρο απαγορεύεται ρητά η άσκηση εμπορικής δραστηριότητας». Ομοίως, κατά το άρθρο 7 της υπ’ αριθμ. Δ11/Γ/29876/17792/21.09.2011 διακήρυξης «Το εν λόγω γραφείο απαγορεύεται να χρησιμοποιηθεί για οποιαδήποτε άλλη εμπορική δραστηριότητα».

[126] Βλ. Ενότητα V.3.1 ανωτέρω.

[127] Άρθρο 14ο της υπ’ αριθμ. Δ11/Γ/29876/17792/21.09.2011 προκήρυξης.

[128] Ο όρος αυτός υπήρχε και στην από 29.03.2007 σύμβαση (και παρατίθεται ανωτέρω στην Ενότητα V.3.1), με τη διαφορά ότι οριζόταν εύρος ποσού (από 150 έως 1500 EUR) αντί ποσοστού, όπως εν προκειμένω. Κατά τα λοιπά, ο όρος έχει ως το κείμενο της αρχικής σύμβασης.

[129] Αναφέρεται ως «συνολικό» γιατί αφορά τους χώρους στάθμευσης Ρ4, Ρ6 και Ρ7 καθώς και το γραφείο των 15 μ2 στο ισόγειο του επιβατικού σταθμού.

[130] Με την Υ.Α. υπ’ αριθ. Δ11/Γ/19184/8801/13.06.2012, η οποία επικαλείται το άρθρο 21 του ν. 4002/2011 (ΦΕΚ 180/Α/22.08.2011), με το οποίο μειώθηκαν τα καταβαλλόμενα από το Ελληνικό Δημόσιο μισθώματα σε ποσοστό 20%, καθώς και σχετικό αίτημα της Cargo Service για μείωση του καταβαλλόμενου μισθώματος λόγω της οικονομικής ύφεσης που δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στις εμπορικές εκμεταλλεύσεις, αλλά και το γεγονός ότι η Υ.Π.Α. έχει ήδη προβεί σε μείωση μηνιαίων μισθωμάτων άλλων μισθωτών. Στην απόφαση αναφέρεται περαιτέρω ότι: «Η προκύπτουσα διαφορά χαρτοσήμου, το οποίο έχει προκαταβληθεί κατά την κατάρτιση της σύμβασης μίσθωσης, δεν θα επιστραφεί ή συμψηφιστεί».

[131] Όρος 3 της υπουργικής απόφασης προκήρυξης. Όπως αναφέρεται στην υπ’ αριθ. πρωτ. 8582/01.11.2012 επιστολή της Υ.Π.Α., το ύψος του μηνιαίου μισθώματος διαμορφωνόταν στο πλαίσιο των σχετικών διαγωνισμών, που είναι πλειοδοτικοί, ως προς δε την τιμή εκκίνησης «είθισται να τίθεται το καταβαλλόμενο».

από την τιμή εκκίνησης επί ποινή αποκλεισμού αυτών[132]. Προσφορά αόριστη και, συνεπώς, ανεπίδεκτη εκτιμήσεως ή υπό αίρεση οριζόταν ότι απορρίπτεται ως απαράδεκτη[133]. Επίσης και το ποσοστό αναπροσαρμογής του μισθώματος προβλεπόταν και στην προκήρυξη του διαγωνισμού[134].

83. Εκ των όρων της Προκήρυξης συνεπώς προκύπτει ότι το μηνιαίο μίσθωμα πρέπει να είναι ορισμένο και δεν μπορεί να συναρτάται από μεταβλητούς παράγοντες, περιλαμβανομένης της χρήσης του χώρου στάθμευσης. Στο πλαίσιο αυτό, η διαμόρφωσή του σε μίγμα μηνιαίου μισθώματος και ποσοστό επί των εσόδων από χρήστες των μισθωμένων χώρων στάθμευσης[135] δεν συνάδει με τους όρους της Προκήρυξης και της σχετικής υπουργικής απόφασης[136].

84. Οι ελεύθεροι χώροι στάθμευσης, σύμφωνα με τους όρους της εξεταζόμενης Προκήρυξης, «δεν ανήκουν στην εκμισθούμενη εκμετάλλευση»[137]. Σύμφωνα πάντα με την Προκήρυξη: «Στους χώρους αυτούς θα σταθμεύουν αυτοκίνητα επισήμων, τα αυτοκίνητα των υπαλλήλων της ΥΠΑ, των μόνιμα στον Αερολιμένα εργαζόμενων υπαλλήλων των λοιπών Κρατικών Υπηρεσιών, των Αεροπορικών Εταιρειών καυσίμων, των εταιρικών λεωφορείων, των λεωφορείων πούλμαν, των Τουριστικών Πρακτόρων, των ΤΑΧΙ, των οχημάτων των υπαλλήλων Οργανισμών και ιδιωτικών Επιχειρήσεων που είναι στον Αερολιμένα με σύμβαση με την ΥΠΑ, των Γραφείων Ενοικίασης ΙΧ αυτοκινήτων, χωρίς καταβολή αντιτίμου. Οι δικαιούμενοι ελεύθερης στάθμευσης στους χώρους αυτούς, θα είναι εφοδιασμένοι με ειδική άδεια που εκδίδεται από τη Διοίκηση του Αερολιμένα Θεσσαλονίκης»[138]. Ο εκμισθωτής έχει υποχρέωση συντήρησης και καθαριότητας των χώρων αυτών κατά τα ρητά οριζόμενα στην Προκήρυξη[139] και στη Σύμβαση.

85. Επομένως, οι προϋποθέσεις χρήσης των χώρων ελεύθερης στάθμευσης και η τήρηση των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας δεν αποτελούν αντικείμενο ρύθμισης της Προκήρυξης, ούτε της εν συνεχεία εξεταζόμενης Σύμβασης. Οι ελεύθεροι χώροι στάθμευσης δεν εκμισθώνονται από την καταγγελλόμενη. Στο πλαίσιο αυτό, η ρύθμιση των προϋποθέσεων χρήσης τους και η τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας εντός αυτών δεν αφορούν την εφαρμογή της εξεταζόμενης Σύμβασης[140]. Σε κάθε περίπτωση, τα θέματα αυτά δεν αφορούν υπό τις προκείμενες περιστάσεις την εφαρμογή του δικαίου του ανταγωνισμού, ενώ η μεν έκδοση άδειας χρήσης των χώρων ελεύθερης στάθμευσης ανήκει στη Διοίκηση του Αερολιμένα Θεσσαλονίκης, η δε τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στην Τροχαία[141].

86. Οι λοιπές διατάξεις της Σύμβασης ομοίως αποτυπώνουν αντίστοιχες προβλέψεις των Όρων της Διακήρυξης. Πέραν τούτου όμως δεν προκύπτει ότι οι διατάξεις αυτών αντίκεινται στις περί ελεύθερου ανταγωνισμού διατάξεις, καθότι δεν στοιχειοθετείται το πραγματικό των διατάξεων είτε περί συμπράξεων του άρθρου 1 είτε περί κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης του άρθρου 2 του προϊσχύσαντος ν. 703/1977 ή/ και του ισχύοντος ν. 3959/2011[142].

87. Αντίστοιχα ισχύουν και για την από 19.01.2012 Σύμβαση, η οποία ομοίως κατά το μεγαλύτερο μέρος της επαναλαμβάνει τους όρους της σχετικής Προκήρυξης[143]. Ειδικότερα, η Προκήρυξη του έτους 2011 όριζε συγκεκριμένο ποσό ως τιμή εκκίνησης του μηνιαίου μισθώματος, το ποσό των […] EUR[144], οι δε οικονομικές προσφορές έπρεπε να αναφέρονται σε μηνιαίο προσφερόμενο μίσθωμα, το οποίο, επί ποινή αποκλεισμού, «πρέπει να είναι ανώτερο τουλάχιστον κατά 3% από την τιμή εκκίνησης»[145]. Η προκήρυξη προέβλεπε εξάλλου για την οικονομική προσφορά ότι «προσφορά αόριστη και

[132] Βλ. άρθρο 2, υπό ΙΙ, β και ε της προκήρυξης.
[133] Βλ. άρθρο 2, υπό ΙΙ, ε της προκήρυξης.
[134] Βλ. παρ. 2 άρθρου 8ου προκήρυξης.
[135] Παρ. 5 της παρεμπίπτουσας απόφασης ΕΑ.
[136] Πρβλ. το από 14.07.2009 Υπόμνημα της Cargo Service, σε συνδυασμό με τα οικονομικά στοιχεία στον Πίνακα 12 ανωτέρω. Σε σχέση με την τυχόν προσθήκη στο κατώτατο ορισμένο μίσθωμα επιπλέον ποσού καθοριζόμενου σε συνάρτηση με τη χρήση των χώρων στάθμευσης, σημειώνεται ότι ακόμη και με ορισμένο μίσθωμα (χωρίς καταβολή επιπλέον ποσών από τις χρεώσεις) κάποιες χρονιές τα έσοδα της επιχείρησης δεν αρκούν για να καλυφθούν τα λειτουργικά της έξοδα και κάποιες άλλες αποδίδουν κέρδος <5%, ενώ διαχρονικά την περίοδο 2007-2012 οι ζημιές της επιχείρησης είναι υπερδιπλάσιες των κερδών.
[137] Βλ. άρθρο 7, παρ. 1, της προκήρυξης.
[138] Βλ. άρθρο 7, παρ. 1, της προκήρυξης.
[139] Βλ. άρθρο 7 παρ. 1 (για την ύπαρξη και περιγραφή των χώρων στάθμευσης προσωπικού και επισήμων) και άρθρο 14 παρ. 7 και 11 (για τις υποχρεώσεις συντήρησης και καθαριότητας) της υπ’ αριθ. πρωτ. Δ11/Γ/29/26/02.01.2007 προκήρυξης.
[140] Βλ. παρ. 5 της παρεμπίπτουσας απόφασης: «Δεδομένου ότι η εισήγηση της ΓΔΑ δεν έχει αξιολογήσει τις πιθανές αντιανταγωνιστικές συνέπειες της σύμβασης ως προς το περιεχόμενό της και ως προς την εφαρμογή της, ούτε έχει εξετάσει τυχόν ευθύνες της εκμισθώτριας, κρίνεται αναγκαίο αυτές να εξετασθούν περαιτέρω, και ειδικότερα υπό την έννοια αφενός της επιβολής βάσει του άρθρου 9 παρ. 1 εδαφ. γ) και δ) του ν. 703/1977 μέτρων συμπεριφοράς […] και της εφαρμογής της σύμβασης (π.χ. έλεγχος χορηγήσεων αδειών ελεύθερης στάθμευσης, εφαρμογή ΚΟΚ) […]».
[141] Συγκεκριμένα αρμόδιο για τη μέριμνα για την εφαρμογή του κώδικα οδικής κυκλοφορίας στο Κ.Α.Θ.Μ. είναι το «Τμήμα Τροχαίας Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης» της «Διεύθυνσης Αστυνόμευσης Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης». Οι αρμοδιότητες της αστυνομίας τροχαίας ορίζονται στο άρθρο 11 παρ. 4 του ν. 4249/2014 (ΦΕΚ Α73).
[142] Οι από 29.03.2007 και από 19.01.2012 συμβάσεις μίσθωσης περιλαμβάνουν όρους για τη ρύθμιση των διαφόρων ζητημάτων της μίσθωσης και επιπρόσθετα όρους που απορρέουν από τη διαχείριση χώρων που ανήκουν σε δημόσιο αερολιμένα (περιγραφή μισθίου, καταβολή μισθώματος, διάρκεια και λύση μίσθωσης, απόδοση μισθίου κ.λπ., υποχρεώσεις μισθωτή τόσο εκ της μίσθωσης όσο και λόγω της διαχείρισης των χώρων στάθμευσης του αερολιμένα).
[143] Βλ. την υπ’ αριθμ. πρωτ. Δ11Γ/29876/17792/21.09.2011 Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Προκήρυξη Δημόσιου Πλειοδοτικού επαναληπτικού διαγωνισμού για την εκμίσθωση τριών οργανωμένων χώρων προς άσκηση και εκμετάλλευση του δικαιώματος λειτουργίας εκμετάλλευσης στάθμευσης αυτοκινήτων (parking) στον Κρατικό Αερολιμένα Θεσσαλονίκης (ΚΑΘΜ) για τρία (3) χρόνια».
[144] Βλ. όρο 3 της σχετικής προκήρυξης.
[145] Βλ. άρθρο 2 υπό ΙΙ (β), των όρων της διακήρυξης.

συνεπώς ανεπίδεκτη εκτίμησης ή υπό αίρεση ή μη σύμφωνη προς τους όρους της διακήρυξης, απορρίπτεται ως απαράδεκτη»[146].

88. Ομοίως προς την προκήρυξη του έτους 2007, και στην προκήρυξη του έτους 2011 προβλεπόταν ετήσια αναπροσαρμογή του μισθώματος κατά ποσοστό 3%[147], ενώ όμοιες είναι και οι διατάξεις της προκήρυξης που αφορούν τους χώρους ελεύθερης στάθμευσης[148].

89. Οι Συμβάσεις του 2007 και του 2012 αποτυπώνουν, κατά τα προεκτεθέντα, τους Όρους των αντίστοιχων Προκηρύξεων. Ειδικώς ως προς το ύψος του μηνιαίου μισθώματος, η διαμόρφωσή του σε μίγμα μηνιαίου μισθώματος και ποσοστό επί των εσόδων από χρήστες των μισθωμένων χώρων στάθμευσης κατά τα προτεινόμενα στην παρεμπίπτουσα απόφαση, δεν θα ήταν σύμφωνη με τους όρους της Προκήρυξης και της σχετικής υπουργικής απόφασης. Περαιτέρω, ειδικώς ως προς τη ρύθμιση των προϋποθέσεων χρήσης των χώρων ελεύθερης στάθμευσης και την τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας εντός αυτών, θέματα που αναφέρονται ως εξεταστέα στην παρεμπίπτουσα απόφαση, αφενός η λειτουργία τους είναι ως επί το πλείστον εκτός του πλαισίου της Σύμβασης και της αντίστοιχης Προκήρυξης (πλην ορισμένων υποχρεώσεων συντήρησης και καθαριότητας που αναλαμβάνει ο μισθωτής), ενώ αφετέρου τα θέματα αυτά δεν αφορούν εν προκειμένω την εφαρμογή του δικαίου του ανταγωνισμού ούτε θεραπεύουν εντοπισθείσα αντιανταγωνιστική συμπεριφορά επιχείρησης.

V.4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ Υ.Π.Α.

90. Η παρεμπίπτουσα απόφαση αναφέρεται[149] στη διερεύνηση ενδείξεων «ex post υπερβολική[ς] τιμολόγηση[ς]» εκ μέρους της Υ.Π.Α.

91. Η ΥΠΑ[150], ως προς τον τρόπο καθορισμού του μισθώματος, σημειώνει ότι από τον πρώτο διαγωνισμό που ξεκίνησε το 2007, με βάση τις ισχύουσες διατάξεις, τον νόμο περί μισθώσεως δημοσίων κτημάτων (ο οποίος δεν δεσμεύει εν τέλει την ΥΠΑ, αλλά είναι η νομική βάση για να διενεργεί τους διαγωνισμούς της[151]), προκαθορίστηκε το μίσθωμα σταθερό. Ελήφθη υπόψη το μηνιαίο μίσθωμα της προηγούμενης προγραμματικής σύμβασης, το οποίο ήταν […] EUR, και το μίσθωμα καθορίσθηκε στις […] EUR[152]. Η Cargo προσέφερε στη διαγωνιστική διαδικασία […] ευρώ, αλλά στη συνέχεια και κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, επειδή η ΥΠΑ δεχόταν αλλεπάλληλα αιτήματα προσκομίζοντας στοιχεία για μείωση των μισθωμάτων, προέβη και σε μειώσεις μισθωμάτων, με βάση τις διατάξεις της νομοθεσίας περί δημοσίων κτημάτων, χωρίς να τηρήσει κάποια άκαμπτη πολιτική σε ένα υψηλό μίσθωμα[153].

[146] Βλ. άρθρο 2 υπό ΙΙ (ε) των όρων της διακήρυξης.

[147] Βλ. άρθρο 8 των όρων της διακήρυξης με τίτλο «Καταβολή μισθώματος».

[148] Όπως ορίζεται στην προκήρυξη του έτους 2011 (άρθρο 7 παρ. 1), εκτός από τους εκμισθούμενους χώρους στάθμευσης «υπάρχουν στον αερολιμένα και άλλοι χώροι στάθμευσης που δεν ανήκουν στην εκμισθούμενη εκμετάλλευση. Στους χώρους αυτούς θα σταθμεύουν αυτοκίνητα επισήμων, των υπαλλήλων της ΥΠΑ, των μόνιμα εργαζομένων στον Αερολιμένα υπαλλήλων των λοιπών Κρατικών Υπηρεσιών, των Αεροπορικών Εταιρειών, των εταιρειών καυσίμων, των εταιρικών λεωφορείων, των λεωφορείων πούλμαν, των τουριστικών πρακτόρων, ΤΑΞΙ, των υπαλλήλων οργανισμών και ιδιωτικών επιχειρήσεων που είναι στον Αερολιμένα με σύμβαση με την ΥΠΑ, των γραφείων ενοικίασης ΙΧ αυτοκινήτων, χωρίς καταβολή αντιτίμου, οι δικαιούμενοι ελεύθερης στάθμευσης στους χώρους αυτούς θα είναι εφοδιασμένοι με ειδική άδεια που θα εκδίδεται από τη διοίκηση του αερολιμένα».

[149] Παρ. 4 της Παρεμπίπτουσας Απόφασης.

[150] Πρακτικά 48ης Συνεδρίασης ΕΑ της 22.09.2016, σ. 14.

[151] Βλ. σχετικά και υπ’ αρ. πρωτ. 288/31.8.2016 Υπόμνημα ΥΠΑ με παραπομπή στο άρ. 36 του ν. 3800/57 (Α' 256).

[152] Σχετικά βλ. υποσ. 131 ανωτέρω. Βλ. επίσης υπ’ αρ. πρωτ. 288/31.8.2016 Υπόμνημα ΥΠΑ, σ. 2 επ. όπου η ΥΠΑ αναφέρει ότι: «Η ΥΠΑ ανταποκρίθηκε στα αιτήματα του μισθωτή του parking στον ΚΑΘΜ για μείωση του καταβαλλόμενου μηνιαίου μισθώματος και προέβη σε μείωση αυτού σε ποσοστό 20% για το διάστημα από 19.1.2012 έως 30.6.2013 και επιπλέον 20% για το διάστημα από 1.11.2012 έως 31.12.2014, χωρίς μάλιστα ετήσια αναπροσαρμογή (συν. 2). Το αρχικώς προβλεφθέν ποσοστό 6% της ετήσιας αναπροσαρμογής μειώθηκε σε 3% για τον λόγο ότι υπήρξε σημαντική πτώση του δείκτη τιμών καταναλωτή (πληθωρισμού). Το εν λόγω ποσοστό ίσχυσε για το parking στον ΚΑΘΜ από 19.1.2012 (ημερομηνία ισχύος της νέας σύμβασης). Το ποσοστό αναπροσαρμογής δεν μπορεί να καθορίζεται ανά έτος σύμφωνα με τον ΔΤΚ του προηγούμενου έτους, γιατί προκύπτουν προβλήματα, όπως η απόδοση του χαρτοσήμου ποσοστού 3,6% επί των συνολικών μισθωμάτων, η οποία κατά των Κώδικα τελών Χαρτοσήμου γίνεται κατά την κατάρτιση της σύμβασης. Η Υπηρεσία μας λειτουργούσε το parking στον ΚΑΘΜ μέχρι 31.3.2007 με προγραμματική σύμβαση (του άρθρου 35 ΠΔ 410/95) με την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ν. Θεσσαλονίκης (Δήμος Θέρμης). Για το έτος 2006 τα έσοδα για την ΥΠΑ, μετά την αφαίρεση της αμοιβής του Δήμου Θέρμης, ανήλθαν σε […]€ και κατά μέσο όρο σε […]€ μηνιαίως. Σημειώνουμε ότι το έτος αυτό λόγω εκτελούμενων έργων λειτουργούσαν μόνο οι δύο (2)χώροι του parking, ενώ ο τρίτος (χώρος Νο 4) άρχισε να λειτουργεί από 16.10.2006. Μετά από δημόσιο πλειοδοτικό διαγωνισμό, η λειτουργία του parking ανατέθηκε από 1.4.2007 στην εταιρεία ΜΠΟΡΙΣ ΜΟΥΖΕΝΙΔΗΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ. Η τιμή εκκίνησης του μηνιαίου μισθώματος στον διαγωνισμό ορίσθηκε σε […]€, τιμή κατώτερη από τον ανωτέρω μηνιαίο μέσο όρο, χωρίς επίσης να συνυπολογισθούν και προστεθούν τα επιπλέον έσοδα που θα απέφερε η λειτουργία καθ’ όλο το έτος του χώρου Νο 4. Την τιμή αυτή ο μισθωτής θεώρησε κατά τη χρονική εκείνη περίοδο όχι μόνο εύλογη, αλλά προφανώς αρκετά χαμηλή. Προσέφερε μηνιαίο μίσθωμα […] €, ενώ θα μπορούσε να προσφέρει […]€ (τιμή εκκίνησης […] € συν 3%, ποσοστό που με βάση ρητή πρόβλεψη της διακήρυξης στην παρ. ΙΙ του άρθρου 2 των όρων αυτής, προστίθεται στην τιμή εκκίνησης προκειμένου να είναι δεκτή η οικονομική προσφορά των συμμετεχόντων). Η ορισθείσα τιμή εκκίνησης δεν ήταν υψηλή και αποτρεπτική για τη συμμετοχή του στο διαγωνισμό. Μετά τη λήξη της υπόψη σύμβασης η ΥΠΑ προχώρησε σε μία σειρά άγονων επαναληπτικών διαγωνισμών με μειωμένη τιμή κατά 10% έναντι της αρχικής κάθε φορά. Η αρχική τιμή εκκίνησης των […]€ μετά από πέντε άγονους διαγωνισμούς διαμορφώθηκε σε […]€ (στον 6ο διαγωνισμό).».

[153] Βλ. και έτερο εκπρόσωπο ΥΠΑ, Χ. Ντάσκα, ο οποίος διευκρινίζει ότι ως προς την τιμή του μισθώματος αυτή τη χρονική περίοδο, είναι αρκετά χαμηλή, περίπου στις […] το μήνα. Οι υπόλοιποι όροι είναι ίδιοι για όλα τα αεροδρόμια. Οι τιμές των μισθωμάτων εξαρτώνται από την αεροπορική κίνηση και από τις ειδικότερες συνήθειες της περιοχής (αν οι καταναλωτές πηγαίνουν απευθείας, αν είναι κοντά

92. Η συμπεριφορά στην οποία αναφέρεται η παρεμπίπτουσα απόφαση θα μπορούσε να αξιολογηθεί υπό το άρ. 2 ν. 703/1977 και νυν ν. 3959/2011, υπό την προϋπόθεση, πέραν των λοιπών προϋποθέσεων που θα πρέπει να συντρέχουν, ότι η προβαίνουσα στη συμπεριφορά οντότητα είναι επιχείρηση. Ο χαρακτήρας της Υ.Π.Α. ως επιχείρησης πρέπει επίσης να διερευνηθεί δεδομένου ότι η παρεμπίπτουσα απόφαση αναφέρεται[154] στην αξιολόγηση της επιβολής στην Υ.Π.Α. «βάσει του άρθρου 9 παρ. 1 εδαφ. γ) και δ) του Ν. 703/77 μέτρων συμπεριφοράς»[155]. Η εφαρμογή του άρθρου αυτού, όπως και του αντίστοιχου άρθρου 25 παρ. 1 (α) και (γ) του ν. 3959/2011[156], προϋποθέτει διαπίστωση παράβασης των άρθρων 1 ή/και 2 ν. 703/1977 από επιχειρήσεις στις οποίες οι συστάσεις ή/και τα μέτρα συμπεριφοράς ή διαρθρωτικού χαρακτήρα απευθύνονται ή/και επιβάλλονται αντιστοίχως.

V.4.1 Η έννοια της «επιχείρησης»

93. Στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού, στην έννοια της «επιχείρησης» εμπίπτει κάθε φορέας που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και από τον τρόπο χρηματοδότησής του[157], ήτοι ακόμη κι αν τελεί υπό καθεστώς δημοσίου δικαίου[158]. Ως οικονομική δραστηριότητα νοείται κάθε δραστηριότητα προσφοράς αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά[159]. Η ύπαρξη επιχείρησης προϋποθέτει αυτονομία οικονομικής δράσης και συνακόλουθα ανάληψη των οικονομικών κινδύνων που συνεπάγεται η εκάστοτε οικονομική δραστηριότητα[160]. Η έννοια της «επιχείρησης» είναι περισσότερο οικονομική παρά νομική, με αποτέλεσμα, το αποφασιστικό κριτήριο της έννοιας αυτής στο δίκαιο της προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού να είναι η οικονομική και όχι η νομική της αυτοτέλεια[161]. Περαιτέρω, η ενωσιακή νομολογία – ορίζοντας θετικά την έννοια της οικονομικής δραστηριότητας – περιέλαβε κάθε δραστηριότητα που μπορεί να αναληφθεί στον ιδιωτικό τομέα ή εκείνη που βρίσκεται τουλάχιστον σε ανταγωνιστική σχέση με παρόμοια δραστηριότητα που ασκείται από ιδιωτικές επιχειρήσεις[162]. Κριτήρια επομένως χαρακτηρισμού μιας οντότητας ως «επιχείρησης» σύμφωνα με το δίκαιο του ανταγωνισμού συνιστούν (α) η ύπαρξη οικονομικής δραστηριότητας και (β) η αυτονομία της οικονομικής δράσης. Σύμφωνα με τη νομολογία των ευρωπαϊκών δικαστηρίων, τρεις κυρίως παράγοντες λαμβάνονται υπόψη κατά την εκτίμηση περί του αν μια δραστηριότητα συνιστά οικονομική δραστηριότητα: α) προσφορά προϊόντων ή υπηρεσιών σε μια συγκεκριμένη αγορά, β) ανάληψη του οικονομικού

το αεροδρόμιο δεν παίρνουν το αυτοκίνητό τους, αν έχει συγκοινωνία κ.λπ.). Επ’ αυτού η πληρεξούσια δικηγόρος της Cargo Service επεσήμανε ότι αυτή τη στιγμή είναι αρκετά ικανοποιημένοι με το μίσθωμα, είναι αρκετά χαμηλό. Πρακτικά 48ης Συνεδρίασης ΕΑ της 22.09.2016, σ. 16. Ο δε μάρτυς της εταιρίας Cargo Service […] της εταιρίας, κατέθεσε ότι από το 2007 που πρωτομπήκε η εταιρία στην εν λόγω αγορά μέχρι σήμερα έχουν κατέβει σαφώς οι τιμές σε ποσοστό που ίσως άγγιξε το 40% (η μείωση τιμής) και ότι τη μείωση που πέτυχε η Cargo Service στην εκμίσθωση του parking την μετέθεσε στο καταναλωτικό κοινό με τη μείωση των τιμών της. Πρακτικά 48ης Συνεδρίασης ΕΑ της 22.09.2016, σ. 22 και 23.

[154] Παρ. 5 της Παρεμπίπτουσας Απόφασης.

[155] Σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη: «Η Επιτροπή Ανταγωνισμού αν, μετά από σχετική έρευνα που διεξάγεται είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν καταγγελίας ή αίτησης του Υπουργού Ανάπτυξης, διαπιστώσει παράβαση της παρ. 1 του άρθρου 1 και των άρθρων 2, 2α και 5 ή των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας μπορεί με απόφασή της: …(γ) να απευθύνει συστάσεις σε περίπτωση παράβασης των άρθρων 1, 2 και 2α, όπως προστίθενται με τον παρόντα νόμο 703/1977 και να απειλήσει πρόστιμο ή χρηματική ποινή ή και τα δύο, σε περίπτωση συνέχισης ή επανάληψης της παράβασης, (δ) να θεωρήσει ότι κατέπεσε το πρόστιμο ή η χρηματική ποινή ή και τα δύο, όταν με απόφασή της βεβαιώνεται η συνέχιση ή επανάληψη της παράβασης».

[156] Σύμφωνα με το οποίο: «Η Επιτροπή Ανταγωνισμού αν ύστερα από σχετική έρευνα που διεξάγεται είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν καταγγελίας ή αίτησης του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, διαπιστώσει παράβαση των άρθρων 1, 2 και 11 ή των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με απόφασή της, διαζευκτικά ή σωρευτικά, μπορεί: (α) να απευθύνει συστάσεις σε περίπτωση παράβασης των άρθρων 1 και 2 του παρόντος ή των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, …(γ) να επιβάλει μέτρα συμπεριφοράς ή διαρθρωτικού χαρακτήρα, τα οποία πρέπει να είναι αναγκαία και πρόσφορα για την παύση της παράβασης, ανάλογα με το είδος και τη βαρύτητα αυτής. Μέτρα διαρθρωτικού χαρακτήρα επιτρέπεται να επιβάλλονται μόνο στην περίπτωση που είτε δεν υφίστανται εξίσου αποτελεσματικά μέτρα συμπεριφοράς είτε όλα τα εξίσου αποτελεσματικά μέτρα συμπεριφοράς είναι ενδεχομένως επαχθέστερα από τα μέτρα διαρθρωτικού χαρακτήρα…».

[157] Βλ. σχετικά ΕΑ 622/2015, σκ 141, ΕΑ 617/2015, σκ. 205, ΕΚ 591/2014, σκ. 39, ΕΑ 580/VII/2013 , σκ 89, ΕΑ 501/VI/2010, σκ. 13 επ., επίσης ΕΑ 336/V/2007, σκ. 13 επ. όλες με περαιτέρω παραπομπές. Βλ. και απόφαση ΠΕΚ Τ-217 και 245/03 FNSEA κ. Επιτροπής, Συλλ. 2004 σ. II-271, σκ. 52 ΔΕΚ απόφαση της 23.4.1991, C-41/90, Hoefner και Elser, Συλλ. 1991, σελ. I-1979, σκέψη 21, απόφαση της 17.2.1993, C-159 και 160/91, Poucet και Pistre v. Assurances Generales de France, Συλλ. 1993, σελ. I-637, σκέψη 17,απόφαση της 18.6.1998, C-35/96, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 1998, σελ. I-3851, σκέψη 36, απόφαση ΔΕΚ C-55/96, Job Centre coop.arl, Συλλ. 1997, σελ. I-7119, σκ.21, και απόφαση ΔΕΚ C-180-184/98, Pavlov κλπ, Συλλ. 2000, I-6451, σκέψη 74, C-218/00, Cosal di Batistello Venanzio & Co. κατά INAIL, Συλλ. 2002, σελ., I-691, σκ. 22., C-440/11 P, European Commission v Stichting Administratiekantoor Portielje and Gosselin Group NV, σκ. 36, C-437/09, AG2R Prévoyance Κατά Beaudout Père et Fils SARL, σκ. 41- 42

[158] Βλ. σχετικά ΣτΕ 2076/2014, σκ. 5, ΣτΕ 125/2009 (Ολομέλεια), σκ. 8.

[159] Βλ. ΕΑ 617/2015, σκ. 205, ΕΚ 591/2014, σκ. 39, ΕΑ 580/VII/2013, σκ 89, ΕΑ 501/VI/2010, σκ. 13, επίσης, ΣτΕ 2076/2014, σκ. 5, με τις εκεί παραπομπές τους. Βλ. περαιτέρω ενδεικτικά απόφαση ΔΕΚ C-55/96, Job Centre coop.arl, Συλλ. 1997, σελ. I-7119, σκ. 21, και απόφαση ΔΕΚ C-180-184/98, Pavlov κλπ, Συλλ. 2000, I-6451,σκ. 74.

[160] Βλ. ΕΑ 501/VI/2010, παρ. 13, με περαιτέρω παραπομπές. Βλ. επίσης, ΣτΕ 2076/2014, παρ. 5, με τις εκεί παραπομπές.

[161] Βλ. ΕΑ 563/VII/ 2013, σκ. 71.

[162] Βλ. ΕΑ 501/VI/2010, σκ.. 13, , βλ. επίσης απόφαση ΔΕΚ C-244/94, Federation Française des Societes d’Assurance, Συλλ. σελ. I-4013, σκ. 17, 21, καθώς και απόφαση Ε.Α. 336/2007.

κινδύνου και γ) αποκόμιση κέρδους από την ασκούμενη δραστηριότητα[163].

94. Στην υπό κρίση υπόθεση θα πρέπει, συνεπώς, να διερευνηθεί εάν πληρούνται οι ως άνω προϋποθέσεις, εάν δηλαδή η εκμίσθωση των χώρων στάθμευσης του Κ.Α.Θ.Μ. συνιστά μία δραστηριότητα που να μπορεί να χαρακτηρισθεί αυτοτελώς ως οικονομική με την έννοια που έχει ο όρος αυτός στο δίκαιο του ανταγωνισμού και αν κατά την άσκηση της δραστηριότητας αυτής η Υ.Π.Α. διαθέτει αυτονομία οικονομικής δράσης, εν προκειμένω[164].

95. Από την υπαγωγή στην έννοια της οικονομικής δραστηριότητας, η νομολογία των ευρωπαϊκών δικαστηρίων έχει εξαιρέσει δραστηριότητες, που δεν συνιστούν προσφορά προϊόντων ή υπηρεσιών σε μια αγορά, ήτοι την παροχή εργασίας, την κατανάλωση και την άσκηση ρυθμιστικής λειτουργίας από το κράτος ή από φορείς στους οποίους το κράτος έχει παραχωρήσει προνόμια δημόσιας εξουσίας[165]. Κατά πάγια νομολογία, δεν έχουν εφαρμογή οι κανόνες περί ανταγωνισμού σε δραστηριότητα η οποία, λόγω της φύσης της, των κανόνων στους οποίους υπόκειται και του αντικειμένου της δεν εμπίπτει στην σφαίρα των οικονομικών συναλλαγών[166] ή συνδέεται με την άσκηση προνομίων δημόσιας εξουσίας[167].

96. Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι η διαχείριση εκ μέρους δημόσιας αρχής πραγμάτων που εντάσσονται στη δημόσια χρήση δεν αποκλείει καθαυτή τη δυνατότητα να θεωρηθεί η αρχή αυτή «επιχείρηση» κατά την έννοια του άρθρου 2 ν. 703/1977. Συναφώς, το γεγονός και μόνον ότι ένας φορέας, όπως εν προκειμένω η Υ.Π.Α., διαθέτει, για την άσκηση ενός μέρους των δραστηριοτήτων του, προνόμια που συνδέονται με την άσκηση δημόσιας εξουσίας, δεν εμποδίζει το χαρακτηρισμό του ως επιχείρησης κατά την έννοια του άρθρου 2 ν. 703/1977[168]. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση που τα προνόμια συνδέονται με την οργάνωση των δραστηριοτήτων του φορέα υπό καθεστώς μονοπωλίου[169], ιδίως ενόψει και του ότι οι εξ ορισμού δημιουργούμενες σχέσεις οικονομικής εξαρτήσεως αποτελούν χαρακτηριστικό στοιχείο της δεσπόζουσας θέσεως στην αγορά και μπορούν να οδηγήσουν σε συμπεριφορές, στην καταστολή των οποίων αποσκοπούν οι κανόνες του ανταγωνισμού.

97. Σχετικώς, τα ευρωπαϊκά δικαστήρια -στο πλαίσιο εξέτασης του ζητήματος εάν ένας αερολιμένας συνιστά επιχείρηση κατά το δίκαιο του ανταγωνισμού- προέβησαν σε διάκριση μεταξύ, αφενός της χρήσης γης (ως αντάλλαγμα της οποίας καταβάλλεται κάποιο «δημόσιο τέλος»), και αφετέρου των υπηρεσιών διαχείρισης του αερολιμένος και παροχής υπηρεσιών εδάφους (ως αντάλλαγμα των οποίων καταβάλλονται «εμπορικά τέλη», το ύψος των οποίων κυμαίνεται αναλόγως του πραγματοποιούμενου κύκλου εργασιών). Η δεύτερη δραστηριότητα θεωρήθηκε οικονομικής φύσεως με την έννοια των διατάξεων του ελεύθερου ανταγωνισμού[170].

98. Η Υ.Π.Α. «αποτελεί Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών. Η Υπηρεσία αυτή υπάγεται στον Υπουργό Συγκοινωνιών και διοικείται από το Διοικητή και Υποδιοικητή της»[171]. Οι αρμοδιότητές της απορρέουν ευθέως από το νόμο και συγκεκριμένα από τον ν.δ. 714/1970[172] και το ν. 1340/1983[173], ενώ «αποστολή της Υ.Π.Α. είναι η οργάνωση, ανάπτυξη και έλεγχος των αεροπορικών μεταφορών της χώρας, η μελέτη και διατύπωση εισηγήσεων προς τον Υπουργό Συγκοινωνιών για τη διαμόρφωση της πολιτικής σχετικά με τις δραστηριότητες της Πολιτικής Αεροπορίας και των αερομεταφορών γενικά»[174].

99. Ειδικότερα ως προς την αρμοδιότητα εκμίσθωσης χώρων των αερολιμένων, τούτη χωρεί δυνάμει του ν. 3800/1957[175], σύμφωνα με το άρθρο 36 του οποίου:

[163] Βλ. ΕΑ 501/VI/2010, σκ. 15 με περαιτέρω παραπομπές. Επισημαίνεται πάντως ότι επιχείρηση μπορεί να υφίσταται ακόμη κι αν δεν έχει σκοπό την αποκόμιση κέρδους, βλ. Fédération Française des sociétés d’assurance, Συλλογή σελ. I-4053., σκ. 22.

[164] Η ΥΠΑ συντάχθηκε με τα συμπεράσματα της Εισήγησης σχετικώς. Βλ. Υπόμνημα ΥΠΑ υπ’ αρ. πρωτ. 288/31.08.2016 και πρακτικά 48ης Συνεδρίασης ΕΑ της 22.09.2016, σ. 14.

[165] Βλ. ΕΑ 501/VI/2010, σκ. 16. Βλ. επίσης C-138/2011, Compass-Datenbank GmbH κατά Republik Österreich, σκ. 36, C-49/07, Motosykletistiki Omospondia Ellados NPID (MOTOE) v Elliniko Dimosio, σκ. 24 επ.

[166] Όπως για παράδειγμα η διαχείριση από το δημόσιο παροχής υπηρεσιών κοινωνικής ασφάλισης, ΕΑ 501/VI/2010 σκ. 17.

[167] Όπως για παράδειγμα ο έλεγχος και η αστυνόμευση του εναέριου χώρου και η πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ΕΑ 501/VI/2010 σκ. 17 με περαιτέρω παραπομπές, βλ. ΔΕΚ C-364/92 Eurocontrol, Συλλογή, σελ. I-43,σκ. 18 επ., ΔΕΚ C-244/94, ΔΕΚ C-343/95 Diego Cali & Figli, Συλλ. Σελ. I-1547 σκ. 18 επ.

[168] Βλ. ΕΑ 501/VI/2010, σκ. 19 επ., βλ. επίσης ενδεικτικά απόφαση ΠΕΚ T-155/04, SELEX Sistemi Integrati SpA κατά Επιτροπής, Συλλ. σελ. II-4797, σκ. 54, Βλ. και τη σκ. 65 της εν λόγω απόφασης στην οποία ορίζεται ότι: « […] Συναφώς, κρίθηκε ότι δεν είναι η δραστηριότητα της αγοράς αυτής καθεαυτής που χαρακτηρίζει την έννοια της οικονομικής δραστηριότητας και, προκειμένου να εκτιμηθεί αν μια δραστηριότητα έχει ή όχι οικονομικό χαρακτήρα, πρέπει να διαχωριστεί η δραστηριότητα της αγοράς του προϊόντος από τη μεταγενέστερη χρήση του αποκτηθέντος προϊόντος. Επομένως, επιβάλλεται η εκτίμηση ότι ο οικονομικός χαρακτήρας και όχι η μεταγενέστερη χρήση του αγορασθέντος προϊόντος είναι αυτό που καθορίζει κατ' ανάγκη τον χαρακτήρα της πράξεως αγοράς (απόφαση του Πρωτοδικείου της 4ης Μαρτίου 2003, T-319/99, FENIN κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. II-357, σκέψη 36) […]». Βλ. επίσης απόφαση ΔΕΚ C-49/07, Ομοσπονδία Μοτοσικλετιστών Ελλάδος ΝΠΙΔ (ΜΟΤΟΕ) κατά Ελληνικού Δημοσίου, αίτηση έκδοσης προδικαστικής απόφασης, Συλλ. σελ. I-4863, σκ. 24.

[169] Βλ. ΣτΕ 2076/2014, σκ. 5, με περαιτέρω παραπομπές.

[170] Βλ. απόφαση ΠΕΚ T-128/98, Aeroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλ. σελ. II-3929, σκ. 117, η οποία επικυρώθηκε και από το ΔΕΚ στην απόφαση C-82/01 P, Aeroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλ. σελ. I-9297.

[171] Βλ. άρθρο 1 Ν. 1340/1983.

[172] Άρθρο 11 αυτού.

[173] Άρθρο 2 αυτού.

174 Βλ. άρθρο 2 Ν. 1340/1983.

[175] Όπως αναφέρθηκε και στην Ενότητα IV.I, από το 2011 το δικαίωμα παραχώρησης των δικαιωμάτων που αφορούν στη χρήση, διαχείριση, ανάπτυξη, επέκταση, συντήρηση και εκμετάλλευση όλων των κρατικών αεροδρομίων, των οποίων η οργάνωση, λειτουργία και διοίκηση ανήκει στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας στην Ελλάδα, περιλαμβανομένων και των δικαιωμάτων διαχείρισης, διοίκησης και εκμετάλλευσης των κινητών και ακινήτων που σχετίζονται με τη λειτουργία

«εις την Υπηρεσίαν Πολιτικής Αεροπορίας και εις τον υφ`όν η υπηρεσία αύτη υπάγεται Υπουργόν ανήκουσιν η διοίκησις και η διαχείρησις των Κρατικών Πολιτικών Αερολιμένων και Αεροδρομίων εν γένει και πάσαι αι οικονομικαί υποθέσεις τούτων, αι σχετιζόμεναι με εκμετάλλευσιν αυτών, συμπεριλαμβανομένης και της εκμισθώσεως προς τρίτους χώρων καταλαμβανομένων υπό των Αερολιμένων μετά των επ` αυτών κτισμάτων και δικαιωμάτων. Κατ` ακολουθίαν αι εκμισθώσεις αύται καταρτίζονται υπό του αρμοδίου ως άνω Υπουργού κατά την κρίσιν του και άνευ δεσμεύσεως εκ των μη εχουσών εφαρμογήν επί των μισθώσεων τούτων διατάξεων του από 11/12 Νοεμβρίου 1929 π.δ. «περί διοικήσεως δημοσίων κτημάτων», εκ των οποίων δύνανται μόνον κατ` αναλογίαν να εφαρμόζωνται αι δυνάμεναι να εφαρμοσθώσι διατάξεις περί πλειοδοτικών δημοσίων διαγωνισμών του Δ/τος της 11/12-11-1929 παρ` οργάνων πάντοτε της υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας οριζομένων υπό του εις ον ανήκει αύτη Υπουργού, όστις εν τοιαύτη περιπτώσει ασκεί τας αρμοδιότητας και εξουσίας του Υπουργού των Οικονομικών εκ του Δ/τος τούτου. Τα έσοδα εκ των κατά τα άνω εκμισθώσεων εισάγονται εις το Δημόσιον Ταμείον».

100. Τα πράγματα ειδικής χρήσης, όπως είναι οι αερολιμένες[176], εξυπηρετούν δημόσιο σκοπό με τη θέση τους στην εξυπηρέτηση της λειτουργίας μιας δημόσιας υπηρεσίας[177]. Και ναι μεν δεν αποκλείεται η επιδίωξη και ταμιευτικού σκοπού με την παραχώρησή τους, δευτερευόντως όμως και εφόσον δεν αναιρείται ο κατά τα ανωτέρω προέχων σκοπός[178]. Η παραχώρηση της εκμετάλλευσης των χώρων στάθμευσης του αερολιμένα εκ μέρους του αρμόδιου Υπουργού μέσω της Υ.Π.Α. έναντι καταβολής μισθώματος επιβάλλεται μονομερώς σε συνέχεια σχετικής διαγωνιστικής διαδικασίας και με την υπογραφή σχετικής σύμβασης με εκ των προτέρων καθορισμένο ύψος μισθώματος. Με βάση τα εδώ εκτιθέμενα, η Υ.Π.Α. - κατά την άσκηση της αρμοδιότητάς της να συνάψει την υπό κρίση σύμβαση μίσθωσης για την παραχώρηση χώρων στάθμευσης οχημάτων του Κ.Α.Θ.Μ. με μίσθωμα και εν γένει όρους προκαθορισμένους εκ των προτέρων με υπουργική απόφαση– ενεργεί ως δημόσιο όργανο[179].

101. Ως προς το ύψος του μισθώματος επισημαίνεται ότι, στην κρινόμενη υπόθεση, η διάθεση των εγκαταστάσεων γινόταν σε μίσθωμα, το ύψος του οποίου καθοριζόταν από την απόφαση κατακύρωσης, η οποία, όπως και η απόφαση προκήρυξης που καθορίζει και την πλειονότητα των σχετικών συμβατικών όρων μίσθωσης, εκδίδεται από τον αρμόδιο Υπουργό. Συνεπώς, η Υ.Π.Α. δεν καθόριζε η ίδια το ποσό ή τους όρους της μίσθωσης[180]. Εξάλλου, τα καταβαλλόμενα μισθώματα, δυνάμει και της προπαρατιθέμενης διατάξεως[181], αποτελούν δημόσια έσοδα, επομένως το καθοριζόμενο μίσθωμα δεν φέρει το χαρακτήρα κέρδους της Υ.Π.Α. από ασκούμενη οικονομική δραστηριότητα[182]. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το ότι η Υ.Π.Α. αποτελεί μια υπηρεσία υπαγόμενη στο Υπουργείο Μεταφορών[183], χωρίς δικό της προϋπολογισμό[184], καταδεικνύει ότι η ΥΠΑ δεν φέρει αφεαυτή οικονομικό κίνδυνο από την εκμίσθωση των χώρων στάθμευσης.

102. Από όλα τα ανωτέρω προκύπτει ότι η Υ.Π.Α., ως προς την εκμίσθωση των χώρων στάθμευσης:

(α) δεν είχε αυτονομία οικονομικής δράσης, αλλά ενεργούσε εντός του πλαισίου που προδιαγράφεται από τις σχετικές υπουργικές αποφάσεις προκήρυξης των διαγωνισμών εκμίσθωσης των χώρων και κατακύρωσης

των αεροδρομίων, καθώς και των χώρων εμπορικής ή άλλης χρήσης που βρίσκονται μέσα ή κοντά στα αεροδρόμια, μεταβιβάστηκε στο ΤΑΙΠΕΔ. Μετά δε την ανακήρυξη της κοινοπραξίας των εταιριών FRAPORT AG- SLENTEL LTD ως επιλεγέντος επενδυτή στο δημόσιο πλειοδοτικό διαγωνισμό, που προκηρύχθηκε κατά το έτος 2013 από το ΤΑΙΠΕΔ και την υπογραφή της σχετικής σύμβασης παραχώρησης στις 14.12.2015, τη διαχείριση και εκμετάλλευση του ΚΑΘΜ εφεξής- και μετά την ολοκλήρωση όλων των προβλεπόμενων απαιτούμενων διαδικασιών- θα ασκεί η ως άνω κοινοπραξία. Βλ. και απόφαση ΕΑ 626/2016.

[176] Βλ. σχετ. σε Β. Βαθρακοκοίλη, «ΕΡΝΟΜΑΚ, ΕΡΜΗΝΕΙΑ, ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΚΩΔΙΚΑ (κατ΄ άρθρο), Τόμος Δ', Ημίτομος Α', Εμπράγματο Δίκαιο, Άρθρα 947-1141», Αθήνα 2007, υπό το άρθρο 967, σελ. 111, παρ. 26, όπου αναφέρεται ότι τα αεροδρόμια και οι αερολιμένες δεν είναι κοινόχρηστα πράγματα, ενώ οι κρατικοί και δημοτικοί αερολιμένες συνιστούν πράγματα ειδικής χρήσης. Ομοίως, σε Α. Γεωργιάδη, - Μ. Σταθόπουλου, «ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΞ, Ερμηνεία κατ' άρθρο, Τόμος V», Εκδ. Σάκκουλα 1996, υπό άρθρο 967, σελ. 148, παρ. 51. Ο Π. Δ. Δαγτόγλου, «Γενικό Διοικητικό Δίκαιο», Έβδομη Έκδοση (2015), εκδ. Σάκκουλα, σελ. 662, παρ. 1192 αναφέρει μάλιστα ότι η χρησιμοποίηση δημόσιων αεροδρομίων και ιδίως αερολιμένων από ιδιωτικά αεροσκάφη υπόκειται σε αυστηρούς περιορισμούς που δεν επέτρεψαν μέχρι τώρα το χαρακτηρισμό των χώρων αυτών ως κοινόχρηστων και ότι οι κρατικοί και δημοτικοί αερολιμένες αποτελούν δημόσια ιδιόχρηστα πράγματα, που η χρήση τους προϋποθέτει προηγούμενη άδεια, αν και επιτρέπεται πάντοτε σε περίπτωση ανάγκης.

[177] Βλ. Α. Γεωργιάδη-Μ. Σταθόπουλου, «ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΞ Ερμηνεία κατ΄ άρθρο», εκδ. Σάκκουλα, Τόμος V, υπό άρθρο 966, σελ. 124, παρ. 51. Η διαφορά με τα κοινόχρηστα πράγματα έγκειται στο ότι τα κοινόχρηστα εξυπηρετούν δημόσιο σκοπό με την ίδια τους τη χρήση (πρβλ. και ΕΑ 501/VI/2010 σκ. 23).

[178] Βλ. ΕΑ 501//VI/2010, παρ. 23.

[179] Βλ. ΕΑ 501/VI/2010, παρ. 24, όπου κρίθηκε ότι η εκάστοτε δημόσια αρχή είναι υπεύθυνη για την υπέρ του δημοσίου συμφέροντος διαχείριση των παραχωρούμενων πραγμάτων και τη διασφάλιση του δημόσιου χαρακτήρα τους, ασκώντας και δραστηριότητες αστυνόμευσης.

[180] Η προαναφερόμενη απόφαση ΠΕΚ Τ-128/98, Aeroports de Paris κατά Επιτροπής, ό.π, σκ. 78, έκρινε ότι συνιστά δραστηριότητα οικονομικής φύσεως η διάθεση αερολιμενικών εγκαταστάσεων στις αεροπορικές εταιρίες και στους διάφορους φορείς παροχής υπηρεσιών, έναντι καταβολής τελών το ύψος των οποίων καθοριζόταν ελεύθερα από την Aeroports de Paris.

[181] Βλ. ν.3800/1957, αρ. 36

[182] ΕΑ 501/VI/2010, παρ. 26.

[183] Βλ. και το προπαρατιθέμενο άρθρο 1 του ν. 1346/1983, αλλά και τα αναφερόμενα από την ίδια στην ιστοσελίδα της http://www.ypa.gr/profile/history/.

[184] Βλ. άρθρο 6 ν. 1340/1983 (Ένταξη του προϋπολογισμού Υ.Π.Α. στον Κρατικό Προϋπολογισμό), παρ. 1 αυτού: «Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν καταρτίζει αυτοτελή προϋπολογισμό. Οι εισπράξεις και οι πληρωμές αναλαμβάνονται από το Ελληνικό Δημόσιο».

αυτών και ακολουθούσε τους όρους μίσθωσης που έθετε ο αρμόδιος Υπουργός,

(β) δεν αποκόμιζε κέρδος καθώς το μίσθωμα αποδιδόταν στο Δημόσιο Ταμείο και

(γ) δεν προκύπτει ότι αναλάμβανε κάποιον οικονομικό κίνδυνο εξ αυτής.

Συνεπώς, δεδομένου ότι ο χαρακτηρισμός ως επιχείρησης προϋποθέτει αφενός οικονομική δραστηριότητα, η οποία συναρτάται με την ανάληψη οικονομικού κινδύνου και την αποκόμιση κέρδους από την ασκούμενη δραστηριότητα, στοιχεία τα οποία εν προκειμένω δεν συντρέχουν, και με την αυτονομία οικονομικής δράσης η οποία ομοίως εν προκειμένω δεν διαπιστώνεται, η Υ.Π.Α. κατά την εκμίσθωση των χώρων στάθμευσης δεν δύναται εν προκειμένω να θεωρηθεί ως επιχείρηση εξ επόψεως δικαίου περί ανταγωνισμού για την εν λόγω δραστηριότητά της, αλλά ενεργούσε ως Δημόσια Αρχή στη σφαίρα της δημόσιας εξουσίας[185].

103. Εντούτοις, ανεξαρτήτως της θεώρησης της Υ.Π.Α. ως επιχείρησης ή μη εν προκειμένω, το ύψος του μηνιαίου μισθώματος το οποίο αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της μίσθωσης εξετάζεται αναλυτικώς στην επόμενη ενότητα ενώ περαιτέρω επισημαίνεται ότι το δίκαιο ανταγωνισμού αφορά μόνο ενέργειες θίγουσες τον ανταγωνισμό στις οποίες προβαίνουν οι επιχειρήσεις εξ ιδίας πρωτοβουλίας[186]. Αν η θίγουσα τον ανταγωνισμό συμπεριφορά επιβάλλεται στις επιχειρήσεις από την εθνική νομοθεσία ή αν η τελευταία διαμορφώνει ένα νομικό πλαίσιο το οποίο, από μόνο του, αποκλείει κάθε δυνατότητα ανταγωνιστικής συμπεριφοράς των επιχειρήσεων, τα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ και τα άρθρα 1 και 2 του ν. 703/1977 (νυν 3959/2011) δεν έχουν εφαρμογή[187]. Αντιθέτως, οι εν λόγω κανόνες μπορούν να εφαρμοστούν αν προκύπτει ότι η εθνική νομοθεσία αφήνει τη δυνατότητα ανταγωνισμού, ο οποίος ενδέχεται να εμποδίζεται, να περιορίζεται ή να στρεβλώνεται από αυτόβουλη συμπεριφορά των επιχειρήσεων[188]. Ο περιορισμός της αυτονομίας δράσεως των επιχειρήσεων ερμηνεύεται περιοριστικά, καθώς μόνον αν η θίγουσα τον ανταγωνισμό συμπεριφορά επιβάλλεται στις επιχειρήσεις από την εθνική νομοθεσία ή αν η τελευταία διαμορφώνει ένα νομικό πλαίσιο το οποίο, από μόνο του, αποκλείει κάθε δυνατότητα ανταγωνιστικής συμπεριφοράς των επιχειρήσεων, τα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ δεν έχουν εφαρμογή[189]. Εν προκειμένω, η απόφαση του αρμόδιου Υπουργού ορίζει ορισμένο μηνιαίο μίσθωμα και δεν αφήνει περιθώριο ούτε ορισμού του σε κατώτερο επίπεδο από την Υ.Π.Α. ούτε ορισμού του σε συνδυασμό με τη χρήση του μισθώματος. Συνεπώς ως προς το ύψος του μηνιαίου μισθώματος, το οποίο αποτελεί βασικό στοιχείο όχι μόνο της προκείμενης αλλά και κάθε σύμβασης μίσθωσης, η Υ.Π.Α. δεν είχε περιθώριο ορισμού σε κατώτερο ή διαφορετικά οριζόμενο επίπεδο και ως εκ τούτου η σχετική συμβατική πρόβλεψη δεν αποτελεί προϊόν αυτόβουλης απόφασης, αλλά αποτύπωση της καθορισμένης δια της αποφάσεως του Υπουργού επιλογής.

104. Στο πλαίσιο αυτό, και για τους λόγους που αναφέρονται αμέσως ανωτέρω και ιδίως λόγω του ότι ο καθορισμός του μισθώματος δεν ανάγεται στο πεδίο αυτόβουλης δράσης της Υ.Π.Α., η υπό εξέταση συμπεριφορά της Υ.Π.Α. εκφεύγει της εφαρμογής των άρθρων και 1 και 2 του ν. 703/1977.

105. Η διαπίστωση αυτή συνάδει και υποστηρίζει το συμπέρασμα ότι η Υ.Π.Α. δεν λειτουργεί εν προκειμένω ως επιχείρηση: η έλλειψη αυτονομίας ως προς τον καθορισμό του μισθώματος αποτελεί στοιχείο που εν προκειμένω, συνεκτιμώμενο με τα λοιπά στοιχεία, εμποδίζει και τη διαπίστωση της ύπαρξης επιχείρησης (στο

[185] Βλ. και ΕΑ 501/VI/2010. Ομοίως έκρινε και η Γαλλική Αρχή Ανταγωνισμού επί του ζητήματος της έναντι χρηματικού ανταλλάγματος παραχώρησης δημόσιου χώρου από μία Δημόσια Αρχή σε μία επιχείρηση (βλ. Conseil de la concurrence, décision no 99-D-72 du 1er décembre 1999, relative à une saisine de la société 3MCE). Στην υπόθεση αυτή η αρμόδια τοπική Δημόσια αρχή της περιοχής της Νίκαιας, προέβαινε σε έναντι τιμήματος παραχώρηση δημόσιου χώρου στη γνωστή αλυσίδα ταχυ-εστιατορίων Mac Donald’s. Ένας ανταγωνιστής της τελευταίας (η εταιρία Quick) προσέφυγε στη Γαλλική Αρχή Ανταγωνισμού, η οποία όμως έκρινε ότι η παραχωρησιούχος Δημόσια Αρχή δεν συνιστούσε επιχείρηση κατά το δίκαιο του ανταγωνισμού, διότι η επίμαχη παραχώρηση δημόσιου χώρου ενέπιπτε στη διαχειριστική σφαίρα της δημόσιας περιουσίας και αποτελούσε άσκηση προνομίου δημόσιας εξουσίας. Επί της απόφασης αυτής ασκήθηκε προσφυγή στο Διοικητικό Εφετείο του Παρισιού, που αποτελεί το αρμόδιο δικαστήριο επί των αιτήσεων ακυρώσεως κατά αποφάσεων της Γαλλικής Αρχής Ανταγωνισμού (βλ. Cour d’appel de Paris (1re chamber, section H), arrêt du 6 juin 2000, relatif au recours formé par la SARL 3MCE contre une décision no 99-D-72 du Conseil de la concurrence en date du 1er décembre 1999, relative à une saisine de la société 3MCE), το οποίο απέρριψε ομόφωνα την προσφυγή. Το δικαστήριο παρότι αναγνώρισε ότι το δίκαιο ανταγωνισμού μπορεί να τύχει εφαρμογής και έναντι ενός Δημόσιου Οργανισμού όταν αυτός λειτουργεί ως επιχείρηση, δεν εφαρμόζεται έναντι μίας Δημόσιας Αρχής όταν αυτή ενεργεί αποκλειστικά στη σφαίρα της δημόσιας εξουσίας και στο πλαίσιο της αποστολής της. Έτσι, η έναντι τιμήματος παραχώρηση από την Αρχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Νίκαιας ενός δημόσιου χώρου στην εταιρία Mac Donald’s, για άσκηση από την τελευταία επιχειρηματικής δραστηριότητας, κρίθηκε ότι συνιστά πράξη διαχείρισης της δημόσιας περιουσίας και αποκλειστικά άσκηση δημόσιας εξουσίας, και όχι μία οικονομική δραστηριότητα υπό την έννοια που αυτή λαμβάνει στο δίκαιο του ανταγωνισμού.

[186] Βλ. Απόφαση ΔΕΕ Υποθ. C-359/95 P και C-379/95 P Επιτροπή και Γαλλική Δημοκρατία κατά Ladbroke Racing Ltd, Συλλ. 1997, σελ. I-6265, σκ. 33, τις αποφάσεις της 20ής Μαρτίου 1985, 41/83, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1985, σ. 873, σκέψεις 18 έως 20 της 19ης Μαρτίου 1991, C-202/88, Γαλλία κατά Επιτροπής, καλούμενη απόφαση «Τερματικά», Συλλογή 1991, σ. I-1223, σκέψη 55, και της 13ης Δεκεμβρίου 1991, C-18/88, GB-Inno-BM, Συλλογή 1991, σ. I-5941, σκέψη 20.

[187] Βλ. Απόφαση ΔΕΕ Υποθ. C-359/95 P και C-379/95 P Επιτροπή και Γαλλική Δημοκρατία κατά Ladbroke Racing Ltd, Συλλ. 1997, σελ. I-6265, σκ. 33-34.

[188] Βλ. Απόφαση ΔΕΕ Υποθ. C-359/95 P και C-379/95 P Επιτροπή και Γαλλική Δημοκρατία κατά Ladbroke Racing Ltd, Συλλ. 1997, σελ. I-6265, σκ. 34, αποφάσεις ΔΕΕ Υποθ. 209/78 έως 215/78 και 218/78, Van Landewyck κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλ. τόμος 1980/III, σελ. 207, Υποθ. 240/82, 241/82, 242/82, 262/82, 268/82 και 269/82, Stichting Sigarettenindustrie κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλ. 1985, σελ. 3831, και υποθ. C-219/95 P, Ferriere Nord κατά Επιτροπής, Συλλ. 1997, σελ. I-4411.

[189] Βλ. Απόφαση ΔΕΕ Υποθ. 280/08P Deutsche Telekom AG [2010]

βαθμό που η οικονομική αυτοτέλεια αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση αυτής), αλλά και την εφαρμογή του άρθρου 2 ν. 3959/2011 γενικότερα (στο βαθμό που η αυτόβουλη συμπεριφορά αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση εφαρμογής του).

106. Σε κάθε περίπτωση, η (συμβατική ή μονομερής) δράση της διοίκησης, ακόμη κι αν δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 1 και 2 του ν. 3959/2011 (ή και 101-102 ΣΛΕΕ αντιστοίχως) έχει συνέπειες για τη λειτουργία του ανταγωνισμού[190]. Η χρήση δηλαδή δημόσιας εξουσίας μπορεί να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό καθώς η διοίκηση εισάγει συχνά, με τη δράση της, ρυθμιστικά εμπόδια που δημιουργούν ή επιτείνουν αντιανταγωνιστικές συμπεριφορές.

107. Όπως, δε, επισημαίνεται[191], κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους, οι φορείς δημόσιας εξουσίας δεσμεύονται να λαμβάνουν υπόψη τα δεδομένα της αγοράς και τις άμεσες ή/και αντανακλαστικές συνέπειες που θα προκληθούν σε αυτή κατά το σχεδιασμό και εφαρμογή κάθε δημόσιας πολιτικής (προκειμένου να αποφεύγονται, ή να μετριάζονται όσον το δυνατόν, νοθεύσεις του ελεύθερου ανταγωνισμού), ενώ τυχόν περιορισμοί που τίθενται στη λειτουργία του ελεύθερου ανταγωνισμού θα πρέπει να είναι θεμιτοί και δικαιολογημένοι[192].

V.5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ Cargo Service

Απόψεις της Cargo Service

108. Η Cargo Service and Representations, με το υπόμνημά της υπ’ αριθ. 296/02.09.2016 συντάχθηκε με το συμπέρασμα και την πρόταση της υπ’ αριθ. 4470/2016 Εισήγησης. Η εταιρία αμφισβήτησε την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης, τουλάχιστον από το έτος 2012 εφεξής (δεδομένου ότι από το Μάιο 2012 έχουν δημιουργηθεί και άλλοι χώροι στάθμευσης «που ναι μεν δεν βρίσκονται εντός του χώρου του αεροδρομίου, ωστόσο οι υπηρεσίες παρέχονται εντός του χώρου του ΚΑΘΜ», υπόμνημα υπ’ αριθ. 296/02.09.2016, σ. 2[193]). Σε σχέση με την εξεταζόμενη τιμολογιακή πρακτική, η εταιρία υπογραμμίζει ότι από τα οικονομικά στοιχεία της επιχείρησης κατά την εξεταζόμενη περίοδο προέκυψε ότι δεν υπήρχε δυσαναλογία, ούτε υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ πραγματικού κόστους και τιμολόγησης, αλλά μάλιστα η καθ’ ης εταιρία σημείωνε ζημία και ότι δεν υφίσταται καταχρηστική συμπεριφορά, ούτε με τη στενή έννοια ή βάσει της ενδεικτικής απαρίθμησης του ν. 3959/2011, ούτε με την ευρεία έννοια της αντίθεσης στα χρηστά ήθη, και ότι δεν σημείωσε δυσανάλογα ή υπερβολικά εν γένει κέρδη. Αναφέρει περαιτέρω ότι όχι μόνο δεν σημειώνει τα αναμενόμενα κέρδη αλλά σύμφωνα με τις υπογεγραμμένες με την ΥΠΑ συμβάσεις δεν της επιτρέπεται να αξιοποιήσει τους χώρους και για άλλους λόγους (λ.χ. ανάρτηση διαφημίσεων εντός του χώρου), από όπου να μείωνε τη σημειωθείσα ζημία.

Η κρίση της Επιτροπής Ανταγωνισμού

V.5.1 Η Cargo Service ως επιχείρηση

109. Η καταγγελλόμενη επιχείρηση, τόσο εν γένει όσο και αναφορικά με την επίδικη δραστηριότητα της εκμετάλλευσης των χώρων στάθμευσης του Αεροδρομίου Μακεδονία, διεξάγει οικονομική δραστηριότητα και είναι επιχείρηση κατά την έννοια των διατάξεων περί ελεύθερου ανταγωνισμού. Ανεξαρτήτως του εάν η δραστηριότητά της ασκείται δυνάμει σχετικού δικαιώματος που έχει ανατεθεί σε αυτήν σε συνέχεια υπογραφής σύμβασης με την Υ.Π.Α., στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης παραχωρείται απλώς «η εκμίσθωση τριών (3) οργανωμένων χώρων προς άσκηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης στάθμευσης αυτοκινήτων (parking)»[194] στον Κ.Α.Θ.Μ., συνεπώς δεν παραχωρείται σε αυτήν η καθ’ οιονδήποτε τρόπο άσκηση δημόσιας εξουσίας, αλλά ο χώρος για την άσκηση μιας αμιγώς οικονομικής δραστηριότητας. Σημειωτέον ότι η εν λόγω δραστηριότητα αναλαμβάνεται κατά κανόνα στον ιδιωτικό τομέα και τελεί σε ανταγωνιστική σχέση με παρόμοιες δραστηριότητες που ασκούνται από ανταγωνιστικές επιχειρήσεις[195].

V.5.2. Η δεσπόζουσα θέση της Cargo Service

110. Σύμφωνα με πάγια εθνική και ενωσιακή νομολογία μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά όταν διαθέτει τέτοιο βαθμό οικονομικής ισχύος που της παρέχει τη δυνατότητα να εμποδίζει τη διατήρηση συνθηκών αποτελεσματικού ανταγωνισμού στη σχετική αγορά και να συμπεριφέρεται σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές της, τους πελάτες και τέλος τους καταναλωτές[196].

111. Για την κατάφαση της ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης εξετάζεται το μέγεθος της επιχείρησης και συγκεκριμένα το μερίδιο αγοράς που κατέχει η επιχείρηση στη σχετική αγορά. Στην υπόθεση Hoffman-la Roche[197], το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σημείωσε ότι, παρόλο που η σημασία των μεριδίων αγοράς μπορεί να διαφέρει από μία αγορά σε άλλη, θα μπορούσε βάσιμα να θεωρηθεί ότι τα πολύ υψηλά μερίδια αγοράς αποτελούν από μόνα τους, εκτός από εξαιρετικές περιπτώσεις, απόδειξη της ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης. Εξάλλου, απόδειξη της ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης συνιστά η κατοχή μονοπωλίου.

112. Εν προκειμένω, η καταγγελλόμενη, η οποία διαχειριζόταν το σύνολο των προς εκμετάλλευση χώρων στάθμευσης του Κ.Α.Θ.Μ., κατείχε μονοπωλιακή θέση στην

[190] ΕΑ 501/VI/2010, παρ. 29 επ.

[191] ΕΑ 501/VI/2010, σκ. 29.

[192] Ό.π. ΕΑ 501/VI/2010, σκ. 31.

[193] Βλ. και πρακτικά 48ης Συνεδρίασης ΕΑ της 22.09.2016, σ. 13 όπου η πληρεξούσια δικηγόρος της Cargo Service αναφέρει ότι οι εναλλακτικοί χώροι στάθμευσης είναι πιο κοντά στο αεροδρόμιο σε σύγκριση με τα μακράς διάρκειας parking της Cargo.

[194] Βλ. άρθρο 1 παρ. 1 του από 29.03.2007 μισθωτηρίου ιδιωτικού συμφωνητικού.

[195] Όπως εν προκειμένω η επιχείρηση IKAROS AEROPARK, η οποία παρέχει υπηρεσίες στάθμευσης αυτοκινήτων (shuttle service) στον Κ.Α.Θ.Μ. από το Μάιο του 2012 ή η επιχείρηση Park & Fly, που παρέχει τόσο υπηρεσίες shuttle όσο και valet.

[196] Βλ. ΕΑ 581/VII/2013, σκ. 260, και ΕΑ 520/VI/2011, σκ. 144. Βλ. επίσης ενδεικτικά αποφάσεις ΔΕΕ 27/76 United Brands κατά Επιτροπής Συλλ. 1978 σελ. 207, σκ. 65, ΔΕΕ 85/76 Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής Συλλ. 1979 σελ. 461, σκ. 38-39 και ΔΕΕ 322/81 Michelin κατά Επιτροπής (Michelin I) Συλλ. 1983, σελ. 3461, σκ. 57.

[197] Ό.π,, σ. 461. Βλ. απόφαση ΕΑ 317/2006.

οικεία σχετική αγορά της παροχής υπηρεσιών στάθμευσης των αυτοκινήτων του Κ.Α.Θ.Μ. ως η μοναδική δραστηριοποιούμενη επιχείρηση σε αυτήν έως το Μάιο του 2012. Στις σχετικές προκηρύξεις για την εκμίσθωση των χώρων δεν προβλεπόταν η δυνατότητα τμηματικής εκμίσθωσης και εκμετάλλευσης των εκμισθούμενων χώρων στάθμευσης από πλείονες επιχειρήσεις, αντιθέτως απαγορεύεται ρητά η υπεκμίσθωση ή παραχώρηση χρήσης των χώρων και μάλιστα επί ποινή κατάπτωσης της εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης (βλ. άρθρο 11 των προκηρύξεων και άρθρο 6 των από 27.03.2007 και 19.01.2012 συμβάσεων μίσθωσης).

113. Από το Μάιο του έτους 2012 δραστηριοποιήθηκε και η επιχείρηση IKAROS AEROPARK στη σχετική αγορά παρέχοντας μόνον υπηρεσίες shuttle. Επιπλέον, υπηρεσίες shuttle και valet παρέχονται και από τις εταιρίες «Park & Fly», «Skypark» και «Airport parking»[198]. Συνεπώς από το Μάιο του 2012 και εφεξής η Cargo Service δεν κατέχει πλέον μονοπωλιακή θέση, και ήδη σήμερα η κατάσταση στη σχετική αγορά των χώρων στάθμευσης οχημάτων των χρηστών του Κ.Α.Θ.Μ. έχει σημαντικά διαφοροποιηθεί λόγω της δραστηριοποίησης ιδιωτικών επιχειρήσεων με εγκαταστάσεις πλησίον του αεροδρομίου Θεσσαλονίκης, οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες στάθμευσης οχημάτων, shuttle και (αν και σε πιο περιορισμένη κλίμακα) valet σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές, ενώ και οι επιβαλλόμενες από την Cargo Service χρεώσεις έχουν μειωθεί έτι περαιτέρω. Πλην όμως εκτιμάται ότι επί του παρόντος η τελευταία συνεχίζει να κατέχει δεσπόζουσα θέση καθώς αφενός είναι η μόνη που παρέχει υπηρεσίες στάθμευσης οχημάτων εντός του Κ.Α.Θ.Μ. και αφετέρου προσφέρει και υπηρεσίες valet, σε αντίθεση με τις περισσότερες ανταγωνίστριές της επιχειρήσεις, οι οποίες στην πλειοψηφία τους παρέχουν μόνον υπηρεσίες shuttle, με μόνον μία ανταγωνίστρια επιχείρηση να παρέχει όλο το φάσμα των υπηρεσιών (ήτοι τόσο υπηρεσίες valet όσο και shuttle).

V.5.3. Κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης από τη Cargo Service

V.5.3.1. Γενικά

114. Το άρθρο 2 του ν. 703/1977 και το άρθρο 2 ν. 3959/2011 (όπως και το ομοίου περιεχομένου άρθρο 102 ΣΛΕΕ) δεν απαγορεύει την κατοχή ή την απόκτηση δεσπόζουσας θέσης αλλά μόνο την καταχρηστική εκμετάλλευση αυτής. Παρά το γεγονός ότι η διαπίστωση της ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης δεν αποδίδει καθεαυτή μομφή στην οικεία επιχείρηση, η επιχείρηση αυτή εντούτοις, ανεξάρτητα από τα αίτια δημιουργίας της θέσεως αυτής, φέρει ιδιαίτερη ευθύνη να μη βλάπτει με τη συμπεριφορά της την ύπαρξη πραγματικού ή ανόθευτου ανταγωνισμού στην αγορά[199]. Η ιδιαίτερη ευθύνη την οποία συνεπάγεται η κατοχή δεσπόζουσας θέσης δεν αφαιρεί μεν από την επιχείρηση που βρίσκεται στη θέση αυτή, το δικαίωμα να διαφυλάσσει τα εμπορικά της συμφέροντα και η επιχείρηση αυτή έχει την ευχέρεια, σε λογικό μέτρο, να ενεργεί κατά τρόπο που κρίνει πρόσφορο για την προστασία των συμφερόντων της, πλην όμως δεν μπορούν να γίνουν δεκτές ενέργειες που αποσκοπούν στη διατήρηση και ενίσχυση αυτής της δεσπόζουσας θέσης και στην καταχρηστική εκμετάλλευσή της[200].

115. Η έννοια της καταχρηστικής εκμετάλλευσης έχει αντικειμενικό χαρακτήρα, καταλαμβάνει δε τη συμπεριφορά δεσπόζουσας επιχείρησης η οποία είναι σε θέση να επηρεάσει τη δομή μιας αγοράς όπου, λόγω ακριβώς της ύπαρξης της εν λόγω επιχειρήσεως, ο βαθμός του ανταγωνισμού είναι ήδη μειωμένος και η οποία έχει ως συνέπεια την παρεμπόδιση της διατήρησης του υφιστάμενου ακόμα στην αγορά επιπέδου ανταγωνισμού ή της ανάπτυξής του, με την προσφυγή σε μέσα διαφορετικά εκείνων που διέπουν το φυσιολογικό ανταγωνισμό επί των προϊόντων ή υπηρεσιών βάσει των παροχών των επιχειρηματιών[201]. Στο πλαίσιο αυτό, ερευνάται, ειδικότερα, αν ο κατέχων δεσπόζουσα θέση χρησιμοποίησε τις δυνατότητες που του προσφέρει η θέση αυτή για να αρυστεί εμπορικά πλεονεκτήματα που δεν θα μπορούσε να αποκτήσει σε περίπτωση κανονικού και επαρκώς αποτελεσματικού ανταγωνισμού[202].

116. Επομένως, κρίσιμο στοιχείο για το χαρακτηρισμό μιας συμπεριφοράς ως καταχρηστικής αποτελεί η ίδια η συμπεριφορά της δεσπόζουσας επιχείρησης «αντικειμενικώς λαμβανόμενη», ανεξάρτητα από τη διαπίστωση οιουδήποτε βαθμού πταίσματος που τυχόν βαρύνει την επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση[203].

V.5.3.2. Ειδικώς η Υπερβολική Τιμολόγηση

117. Το άρθρο 2 του ν. 703/1977 (νυν άρθρο 2 ν. 3959/2011) επιδιώκει αφενός μεν, να διαφυλάξει την ανταγωνιστική διαδικασία και να εξασφαλίσει ότι οι επιχειρήσεις που κατέχουν δεσπόζουσα θέση δεν αποκλείουν τους

[198] Βλ. ανωτέρω Ενότητα IV.2.

[199] Βλ. μεταξύ άλλων απόφαση ΔΕΚ υπόθεση C-322/81, Michelin κατά Επιτροπής, Συλλ. 1983 σ. 3461, σκ. 70, απόφαση ΠΕΚ της 30.09.2003, Manufacture française des pneumatiques Michelin κατά Επιτροπής, υπόθ. T-203/01, Συλλ. II-04071, σκ. 55, με παραπομπή στις προπαρατεθείσες αποφάσεις Michelin I, και Irish Sugar, ό.π., σκ. 112. Επίσης στην απόφαση ΠΕΚ της 09.09.2009, Clearstream Banking AG και Clearstream International SA κατά Επιτροπής στην υπόθ. T-301/04, σκ. 132, απόφαση ΠΕΚ υπόθ. T-65/89, BPB Industries Plc και British Gypsum Ltd κατά Επιτροπής, ό.π., σκ. 67, υπόθεση T-83/91, Tetra Pak International SA κατά Επιτροπής, Συλλ. 1994 II-755, σκ. 12, επίσης και ΕΑ 590/2014 παρ. 242, ΕΑ 581/VII/2013, παρ. 262 ΕΑ 520/VI/2011, παρ. 130.

[200] Αποφάσεις ΔΕΚ, υπόθ. 27/76, United Brands κατά Επιτροπής, σκ. 189, ΠΕΚ της 01.04.1993, T-65/89, BPB Industries και British Gypsum κατά Επιτροπής, Συλλ. II-389, σκ. 69, απόφαση Tetra Pak κατά Επιτροπής, ό.π., σκέψη 147· της 08.10.1996, T-24/93 έως T-26/93 και T-28/93, Compagnie maritime belge transports κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλ. II-1201, σκ. 107, και Irish Sugar κατά Επιτροπής (ό.π.) σκ. 112, επίσης και επίσης και ΕΑ 590/2014 παρ. 242, ΕΑ 581/VII/2013, παρ. 262 ΕΑ 520/VI/2011, παρ. 130.

[201] Βλ. ενδεικτικά ΔΕφΑθ 2265/2010, σκ. 34 και ΔΕφΑθ 2116/2004, σκ. 8, καθώς και αποφάσεις ΔΕΚ C-85/76 Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής Συλλ. 1979 σελ. 461, σκ. 91, ΔΕΚ C-322/81 Michelin κατά Επιτροπής Συλλ. 1983 σελ. 3461, σκ. 70, ΔΕΚ C-62/86 AKZO κατά Επιτροπής Συλλ. 1991 σελ. I-3359, σκ. 69, ΠΕΚ T-65/89 BPB Industries Plc & British Gypsum Ltd κατά Επιτροπής Συλλ. 1993 σελ. II-389, σκ. 67, ΠΕΚ T-219/99 British Airways plc κατά Επιτροπής Συλλ. 2003 σελ. II-5917, σκ. 241.

[202] Βλ. ΕΑ 489/VI/2010, παρ. 47, με περαιτέρω παραπομπές.

[203] Βλ. ΔΕφΑθ 2116/2004, σκ.8., ΠΕΚ T-65/89 BPB Industries σκ.70.

ανταγωνιστές τους με μη αξιοκρατικά μέσα, αφετέρου δε να ελέγξει και συμπεριφορές που έχουν ως αποτέλεσμα την άμεση εκμετάλλευση των καταναλωτών, όπως για παράδειγμα η χρέωση μη εύλογων τιμών. Πράγματι, οι επιχειρήσεις με δεσπόζουσα θέση απαγορεύεται να εκμεταλλεύονται τη δεσπόζουσα θέση τους σε βαθμό ή κατά τρόπο ώστε να επιβάλλονται τιμές, όροι ή άλλες συνθήκες συναλλαγών που δεν εντάσσονται στην ομαλή λειτουργία της αγοράς και δεν θα μπορούσαν να επιβληθούν χωρίς την οικονομική εξουσία που παρέχει σε μία επιχείρηση η δεσπόζουσα θέση της[204]. Η άμεση ή έμμεση επιβολή μη δικαίων τιμών αγοράς ή πωλήσεως από μια επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση συνιστά καταχρηστική πρακτική. Συνεπώς, πρέπει να διερευνηθεί εάν ο κατέχων τέτοια θέση χρησιμοποίησε τις δυνατότητες που του προσφέρει η θέση αυτή για να αποκτήσει εμπορικά πλεονεκτήματα που δεν θα μπορούσε να αποκτήσει σε περίπτωση αποτελεσματικού ανταγωνισμού[205].

118. Η Ε.Α. έχει αποφανθεί[206] ότι: «ο καταχρηστικός χαρακτήρας της τιμής της επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση προσδιορίζεται από τη σύγκριση της τιμής με εκείνη που θα διαμορφωνόταν υπό συνθήκες ανταγωνισμού. Ως μέτρο σύγκρισης μπορεί να χρησιμεύει είτε η τιμή που διαμορφώνεται σε μια γεωγραφικά διαφορετική αγορά, υπό συνθήκες ανταγωνισμού, είτε μια «τεχνητή» τιμή που προκύπτει από το κόστος συν ένα εύλογο περιθώριο κέρδους. Διαφορές μεταξύ της υπό κρίση αγοράς και της συγκρίσιμης αγοράς, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη με κάποιες προσαυξήσεις στη συγκρίσιμη τιμή. Δεδομένου ότι η καταχρηστική συμπεριφορά μπορεί να γίνει δεκτή, όταν η συμπεριφορά αυτή υπερβαίνει σαφώς τα όρια της συμπεριφοράς που θα είχε εκδηλωθεί υπό συνθήκες ανταγωνισμού, μια υψηλή τιμή επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση δεν είναι καταχρηστική κάθε φορά που υπερβαίνει την «υποθετική» ανταγωνιστική τιμή, αλλά μόνον όταν η υπέρβαση αυτή είναι σημαντική».

119. Στο ενωσιακό δίκαιο, η έννοια της «μη δίκαιης τιμής» κατά το άρθρο 102 ΣΛΕΕ καθορίσθηκε από τη νομολογία του ΔΕΚ στην υπόθεση United Brands[207]. Στην απόφασή του επί της υπόθεσης αυτής το Δικαστήριο απεφάνθη ότι η εκ μέρους μιας επιχειρήσεως που κατέχει δεσπόζουσα θέση άμεση ή έμμεση επιβολή μη δικαίων τιμών αγοράς ή πωλήσεως συνιστά καταχρηστική πρακτική, την οποία καταδικάζει το άρθρο 86 της Συνθήκης (νυν 102 ΣΛΕΕ). Επομένως, πρέπει να ερευνηθεί αν ο κατέχων τέτοια θέση χρησιμοποίησε τις δυνατότητες που του προσφέρει η θέση αυτή για να αρυστεί εμπορικά πλεονεκτήματα που δεν θα μπορούσε να αποκτήσει σε περίπτωση κανονικού και αρκετά αποτελεσματικού ανταγωνισμού. Τέτοιου είδους κατάχρηση συνιστά, η χρέωση υπερβολικής τιμής, δυσανάλογης προς την οικονομική αξία της προσφερόμενης παροχής. Η υπερβολή αυτή θα ήταν δυνατό, μεταξύ άλλων, να εκτιμηθεί αντικειμενικά αν μπορούσε να μετρηθεί συγκρίνοντας την τιμή πωλήσεως του εν λόγω προϊόντος με το κόστος παραγωγής του, σύγκριση από την οποία θα προέκυπτε το ύψος του περιθωρίου κέρδους. Εναλλακτικά, αν αυτό (η ανάλυση της δομής κόστους που αποκαλύπτει το περιθώριο κέρδους) δεν είναι δυνατόν[208], πρέπει να εκτιμηθεί αν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών που πράγματι έγιναν και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, να εξετασθεί αν επιβλήθηκε μη δίκαιη τιμή, είτε κατ’ απόλυτη έννοια είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα[209]. Μπορούν να επινοηθούν και άλλες μέθο-

[204] Βλ. ΕΑ 489/VI/2010, παρ. 50, με περαιτέρω παραπομπές.

[205] Βλ. και ΔΕΚ, C-27/76, United Brands Company and United Brands Continental BV κατά Επιτροπής, Συλλ. (Ειδική Ελληνική Έκδοση) 1978, σελ. 75, σκ. 248-249. Βλ. επίσης ΕΑ 548/VII/2012, σκ. 65.

[206] Βλ. την ΕΑ 245/ΙΙΙ/2003, υπό VIII, Α. Στην υπόθεση αυτή, η οποία αφορούσε, μεταξύ άλλων, και καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης συνιστάμενης σε επιβολή μη εύλογων τιμών για αμοιβές διαφόρων ειδών πνευματικών και συγγενικών δικαιωμάτων από την ΑΕΠΙ, η ΕΑ υιοθέτησε το κριτήριο της σύγκρισης τιμών με τις τιμές αντίστοιχων αλλοδαπών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με το σκεπτικό της, όταν η σύγκριση ορισμένων τιμών δεν γίνεται με αντίστοιχες ανταγωνιστικές τιμές, αλλά με τιμές που διαμορφώνονται υπό παρόμοιες συνθήκες, ο καταχρηστικός χαρακτήρας της εξεταζόμενης τιμής δεν είναι απαραίτητο να βρίσκεται σε υπέρμετρη απόκλιση από εκείνη της τιμής σύγκρισης. Σύμφωνα άλλωστε με τη μέθοδο του “yardstick competition”, διενεργείται κατ’ ουσίαν σύγκριση της απόδοσης μιας επιχείρησης με την απόδοση άλλων επιχειρήσεων. Όταν χρησιμοποιείται η μέθοδος του “yardstick competition” πρέπει να εντοπίζεται ο κατάλληλος ανταγωνιστής. Τέλος, δεν μπορεί να λαμβάνει χώρα μια τέτοια σύγκριση μεταξύ Κρατών Μελών, εκ των οποίων το ένα έχει υψηλές γενικά τιμές ενώ το άλλο γενικά χαμηλές (βλ. Richard Whish, Competition Law, Οξφόρδη, 2009, σ. 636). Βλ. και απόφαση ΕΑ 528/2011, ιδίως σκ. 48 επ.

[207] Υπόθ. 27/76, United Brands Company and United Brands Continental BV κατά Επιτροπής, Συλλ. (Ειδική Ελληνική Έκδοση) 1978 σ. 75.

[208] Στην υπόθεση United Brands, η Επιτροπή δεν είχε κάνει τέτοια σύγκριση, καθόσον δεν διέθετε ανάλυση της δομής των εξόδων της UBC.

[209] Βλ. υπόθ. 27/76, United Brands Company and United Brands Continental BV κατά Επιτροπής, Συλλ. (Ειδική Ελληνική Έκδοση) 1978 σ. 75, παρ. 252. Στην εν λόγω απόφαση επισημαίνεται, κατά τα ανωτέρω, ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν και άλλες μέθοδοι για την επιλογή των κανόνων για τον προσδιορισμό του υπερβολικού χαρακτήρα της τιμής ενός προϊόντος (παρ. 253). Πράγματι, το ΔΕΕ, αλλά και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχουν κάνει χρήση διαφόρων μεθόδων κατά την εξέταση υποθέσεων για τον καθορισμό της υπερβολικής τιμολόγησης, όπως Α) σύγκριση μεταξύ κόστους παραγωγής και τιμής. Η μέθοδος αυτή βασίζεται στη λογική ότι θα έπρεπε να υφίσταται μία τιμή- όριο η οποία εγγυάται ένα επαρκές περιθώριο κέρδους αναφορικά με το κόστος και συνεπώς τιμές που υπερβαίνουν αυτό το όριο είναι υπερβολικές. Η μεγαλύτερη δυσχέρεια της εν λόγω μεθόδου είναι η δυσχέρεια καθορισμού του ορίου αυτού, Β) σύγκριση μεταξύ τιμών που επιβάλλονται από τη δεσπόζουσα επιχείρηση σε διαφορετικές αγορές, Γ) σύγκριση μεταξύ των τιμών που επιβάλλονται από την δεσπόζουσα επιχείρηση και εκείνων που επιβάλλονται από άλλες επιχειρήσεις είτε στην ίδια είτε σε άλλες αγορές, Δ) σύγκριση του κέρδους της δεσπόζουσας επιχείρησης με το σύνηθες ανταγωνιστικό κέρδος ή τα κέρδη άλλων επιχειρήσεων, βλ. αναλυτικά για τις μεθόδους αυτές και τα μειονεκτήματα και πλεονεκτήματά τους σε Massimo Motta

δοι — και η οικονομική επιστήμη δεν έχει παραλείψει να επινοήσει αρκετές — προκειμένου να καθοριστεί σε ποιες περιπτώσεις η τιμή ενός προϊόντος είναι μη δίκαιη[210].

120. Συνεπώς, καταρχήν λαμβάνει χώρα σύγκριση μεταξύ τιμής και κόστους για να διαπιστωθεί το περιθώριο κέρδους που επιτυγχάνεται από τη δεσπόζουσα επιχείρηση. Εάν το πραγματικό κόστος παραγωγής του προϊόντος / παροχής της υπηρεσίας δεν είναι εφικτό να διαπιστωθεί, μπορεί να εκτιμάται εάν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών που πράγματι έγιναν και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, εξετάζεται αν επιβλήθηκε μη δίκαιη τιμή, είτε κατ’ απόλυτη έννοια είτε σε σύγκριση με ανταγωνιστικά προϊόντα[211].

121. Προκειμένου να διαπιστωθεί αν τα καθαρά περιθώρια κέρδους της δεσπόζουσας επιχείρησης είναι πολύ υψηλά (μη εύλογα), εξετάζεται αν η διαφορά μεταξύ κόστους και τελικής τιμής πωλήσεως του σχετικού προϊόντος ή της σχετικής υπηρεσίας είναι σημαντική. Τίθεται το ζήτημα ποιο μέτρο κόστους (cost measure) είναι κατάλληλο για μια τέτοια σύγκριση[212]. Σύμφωνα με οικονομική θεωρία, σε συνθήκες ανταγωνιστικής ισορροπίας η τιμή ενός προϊόντος είναι ίση με το οριακό κόστος παραγωγής (marginal cost - MC)[213]. Πέραν του οριακού κόστους, έχουν προταθεί το μέσο μακροπρόθεσμο επαυξητικό κόστος (long-run average incremental cost - LRAIC) και το μέσο αποφεύξιμο κόστος (Average Avoidable Cost – AAC), για τον υπολογισμό των οποίων συνυπολογίζονται και τα μη ανακτήσιμα κόστη κατά την είσοδο μιας επιχείρησης σε μια αγορά. Το LRAIC αντιστοιχεί στο μέσο συνολικό κόστος (average total cost - ATC) και το AAC αντιστοιχεί στο μέσο μεταβλητό κόστος (Average Variable Cost – AVC) [214].

122. Στην προγενέστερη της United Brands, General Motors[215] έγινε απλώς σύγκριση τιμής - κόστους, η οποία κατέστησε προφανές ότι οι προσφερόμενες υπηρεσίες δεν αντιστοιχούσαν στο κόστος λειτουργίας των εισαγόμενων ευρωπαϊκών αυτοκινήτων[216]. Το Δικαστήριο, στην υπόθεση Bodson[217] δέχεται ότι για την κατάφαση της ύπαρξης υπερβολικής τιμολόγησης είναι επαρκές να κατοχυρωθεί ότι οι τιμές ενός νομικού μονοπωλίου διαφέρουν από τις τιμές που χρεώνονται σε ανταγωνιστικές συνθήκες[218]. Ομοίως, στην υπόθεση

and Alexandre De Streel, «Excessive Pricing in Competition Law: Never say Never», διαθέσιμο σε http://www.barcelonagse.eu/tmp/pdf/motta_excessivepricing.pdf, σελ. 33-38. Βλ. και υποβολή στον ΟΟΣΑ της Ευρ. Επιτροπής (Directorate for Financial and Enterprise Affairs, «Excessive Prices-Working Party No 2 on Competition and Regulation- 17 October 2011. Σημειώνεται ότι σε επόμενες αποφάσεις του το ΔΕΚ (βλ. ενδεικτικά τις αποφάσεις ΔΕΚ στην υπόθεση Corinne Bodson κατά Pompes funebres des regions liberees 30/87, υποθέσεις F. Lucazeau κατά Συγγραφέων, Συνθετών και Συνθετών Μουσικής (SACEM) 110/1988, 241/1988 & 242/1988, υπόθεση Deutsche Grammophon v. Metro SB, 78/1970) βασίστηκε στη σύγκριση της τιμολογιακής πολιτικής μιας δεσπόζουσας επιχείρησης με τις τιμές των αντίστοιχων εταιριών που δραστηριοποιούνταν σε γειτονικές γεωγραφικές ή άλλες (βλ. ενδεικτικά υπόθεση British Leyland Public Limited Company v. Commission, 226/984 και General Motors v. Commission, 26/75) αγορές, και συνέκρινε τις τιμές από την ίδια δεσπόζουσα επιχείρηση α) σε διαφορετικούς πελάτες και β) διαχρονικά.

210 Βλ. United Brands,. ό.π., σκ. 248 επ. Βλ. επίσης ΕΑ 548/VII/2012, σκ. 66. Βλ. και την απόφαση British Leyland Public Limited Company v Commission, 226/84, απόφαση του Δικαστηρίου της 11.11.1986, ιδίως σκ. 27-30, στις οποίες αναφέρεται ότι η εταιρία χρέωνε για τις υπηρεσίες της αμοιβές δυσανάλογες με την οικονομική αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας, ενόψει δε του κόστους δεν μπορούσε να δικαιολογηθεί η επιβολή διαφορετικών αμοιβών για την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών σύμφωνα με το εάν τα οχήματα είναι αριστερίμονα ή δεξιοτίμονα και συνεπώς η Επιτροπή δικαιούτο να συμπεράνει ότι η αμοιβή είχε ορισθεί σε επίπεδο εμφανώς δυσανάλογο προς την οικονομική αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας και ότι η πρακτική αυτή συνιστούσε κατάχρηση του μονοπωλίου της επιχείρησης. Το Δικαστήριο επιβεβαίωσε την ανωτέρω κρίση της Επιτροπής (σκ. 34 απόφασης). Βλ. και τις αποφάσεις του Δικαστηρίου της 17.05.2001, TNT Traco SpA και Poste Italiane Spa, υπόθεση 340/99, σκ. 46 επίσης απόφαση του δικαστηρίου της 16.07.2009, σκ. 27, DSD κατά Επιτροπής, υπόθεση 385/2007, σκ. 141 και 142 («142[…]πάγια νομολογία ότι υφίσταται καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεως όταν η κατέχουσα τη δεσπόζουσα θέση επιχείρηση απαιτεί για τις υπηρεσίες της υπερβολική αμοιβή ή αμοιβή δυσανάλογη προς την οικονομική αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας[…]»).

211 Βλ. ΕΑ 548/VII/2012, σκ. 67.

212 Στην απόφαση United Brands, ό.π., σκ. 254, το ΔΕΕ αναγνώρισε «τις όχι αμελητέες και ενίοτε σημαντικότατες δυσχέρειες καθορισμού της τιμής κόστους παραγωγής, η οποία μπορεί ενίοτε να περιλαμβάνει κατανομή των έμμεσων δαπανών και των γενικών εξόδων κατ’ ελεύθερη εκτίμηση και η οποία μπορεί να παρουσιάζει σημαντικές διαφορές ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης, το αντικείμενό της, την περίπλοκη φύση της, τη γεωγραφική έκταση των δραστηριοτήτων της, το αν παράγει ένα μόνο ή διάφορα προϊόντα, τον αριθμό των θυγατρικών της εταιριών και τις μεταξύ τους σχέσεις». Η ίδια απόφαση έκρινε περαιτέρω (παρ. 261) ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε επαρκώς ότι οι τιμές ήταν υπερβολικές, δεδομένου ότι δεν ήταν προφανές ότι οι τιμές που ελήφθησαν ως μέτρο σύγκρισης ήταν προσοδοφόρες. Ομοίως, στην απόφαση της Ευρ. Επιτροπής της 23 Ιουλίου 2004, υποθ. COMP/A.36.568/D3, Scandlines Sverige AB/Port of Helsingborg, παρ. 179-180, επισημάνθηκε ότι δεν τίθενται ως μέτρο σύγκρισης τιμές σε περίπτωση που η συγκεκριμένη δραστηριότητα παρουσιάζει ζημίες.

213 Στον τέλειο ανταγωνισμό η τιμή ισούται με το οριακό έσοδο. Η ισότητα μεταξύ τιμής και οριακού κόστους ισούται μόνο στο ανερχόμενο τμήμα της καμπύλης οριακού κόστους.

214 Βλ. ενδεικτικά Robert O’Donoghue - A. Jorge Padilla, The Law and Economics of Article 82 EC, Οξφόρδη - Πόρτλαντ, 2006, σ. 614· David Evans - A. Jorge Padilla, Excessive Prices: Using Economics to Define Administrative Legal Rules, Journal of Competition Law & Economics, 1, 2005, 97-122, σ. 119.

215 Βλ. Την υπόθεση General Motors Continental NV κατά Επιτροπής 26/75.

216 Βλ. σχετικά το ανωτέρω έγγραφο του ΟΟΣΑ περί υπερβολικής τιμολόγησης, ό.π, σελ. 319.

217 Υπόθεση Corinne Bodson κατά Pompes funebres des regions liberees 30/87.

218 Βλ. σχετ. υπόθεση Corinne Bodson κατά Pompes funebres des regions liberees 30/87, σκ. 31, όπου αναφέρεται ότι: « […] Δεδομένου ότι άνω των 30.000 δήμων στη Γαλλία δεν έχουν παραχωρήσεις τις εξωτερικές υπηρεσίες κηδειών σε επιχείρηση, αλλά τις αφήνουν ελεύθερες ή τις διαχειρίζονται οι

SACEM[219], στην οποία το Δικαστήριο υποδεικνύει ότι οι τιμές που χρεώνονται από μονοπωλιακή επιχείρηση σε ένα κράτος μέλος θα είναι υπερβολικές, στο βαθμό που είναι σημαντικά υψηλότερες από τις τιμές που χρεώνονται από άλλες μονοπωλιακές επιχειρήσεις σε άλλα κράτη μέλη. Στην εν λόγω υπόθεση το Δικαστήριο εντέλει αποδέχθηκε ότι κατάχρηση στοιχειοθετείται μόνο εάν το περιθώριο μεταξύ της τιμής και του κόστους δεν είναι εύλογο (πρώτο σκέλος του τεστ της νομολογίας United Brands)[220].

123. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην υπόθεση Deutsche Post[221], επί τη βάσει των αποφάσεων United Brands και General Motors, έκρινε ότι το εύλογο μιας τιμής προκύπτει από την σύγκριση της τιμής αυτής με την οικονομική αξία του προϊόντος, της τελευταίας νοουμένης ως το μέσο κόστος συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου περιθωρίου κέρδους και κατέληξε ότι η τιμή που χρέωνε η Deutsche Post δεν είχε επαρκή ούτε εύλογη σχέση με το πραγματικό κόστος ή την πραγματική αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας και συνεπώς συνιστούσε υπερβολική εκμετάλλευση των πελατών και θα έπρεπε να θεωρηθεί ως υπερβολική τιμή πώλησης υπό την έννοια του Άρθρου 102[222].

124. Στην υπόθεση Port of Helsingborg [223], λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών της αγοράς των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών που περιλαμβάνει διαφορετικές χρεώσεις και κόστη, σύμφωνα με τον τύπο και το μέγεθος του πλοίου, τον χρόνο παραμονής του στην αποβάθρα κ.λπ., η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τροποποίησε το ανωτέρω περιγραφόμενο τεστ της United Brands. Στη συγκεκριμένη υπόθεση, για την εφαρμογή του πρώτου σκέλους του τεστ, υπολογίστηκαν τα συνολικά έσοδα της Λιμενικής Αρχής από την καταγγέλλουσα ακτοπλοϊκή εταιρία και συσχετίστηκαν με τα συνολικά κόστη της λειτουργίας του λιμένος που θα μπορούσαν να αποδοθούν στην εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών πλοίων. Όσον αφορά στο δεύτερο σκέλος της νομολογίας United Brands, προκειμένου αυτό να πληρούται και να προσδιορισθεί εάν οι συγκεκριμένες τιμές που επιβάλλονται στα υπό εξέταση προϊόντα είναι εύλογες ή μη εύλογες, ήτοι υπερβολικά υψηλές, διενεργείται ανάλυση κόστους και κερδοφορίας της επιχείρησης και συγκριτική ανάλυση αγοράς, κυρίως με αγορές με ομοειδή χαρακτηριστικά που λειτουργούν υπό συνθήκες ανταγωνισμού, αφού ληφθούν υπόψη όλοι οι ειδικότεροι παράγοντες (π.χ. η αύξηση του πληθωρισμού)[224].

125. Στην περίπτωση της Rambus[225], απόφαση στην οποία ελήφθησαν δεσμεύσεις και ως εκ τούτου δεν καταλογίσθηκε παράβαση, ο έλεγχος της Επιτροπής ως προς την ύπαρξη υπερβολικής τιμολόγησης βασίσθηκε σε σύγκριση μεταξύ των τιμών που θα ίσχυαν εάν η

ίδιοι, θα πρέπει να είναι δυνατή μια σύγκριση των τιμών που εφαρμόζει ο όμιλος των παραχωρησιούχων επιχειρήσεων με τις τιμές που εφαρμόζονται αλλού- μια τέτοια σύγκριση θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση προκειμένου να εκτιμηθεί κατά πόσον είναι δίκαιες ή όχι οι τιμές που εφαρμόζουν οι παραχωρησιούχοι».

219 Υποθέσεις F. Lucazeau κατά Societe Des Auteurs, Compositeurs et Editeurs de Musique 110/1988, 241/1988 & 242/1988. Βλ. επίσης την απόφαση του Δικαστηρίου επί της υπόθεσης Ministere Public/ Tournier, 395/87, απόφαση της 13.07. 1989.

220 Σύμφωνα με την σκ. 33 της απόφασης Lucazeau, το άρθρο 86 της Συνθήκης πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι ένας εθνικός οργανισμός συλλογικής διαχείρισης πνευματικών δικαιωμάτων που κατέχει δεσπόζουσα θέση σε ένα σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς επιβάλλει μη δικαίους όρους συναλλαγής όταν τα δικαιώματα (royalties) τα οποία χρεώνει στις ντισκοτέκ είναι σημαντικά υψηλότερα σε σχέση με αυτά που χρεώνονται σε άλλα κράτη μέλη και η σύγκριση έγινε στην ίδια βάση. Τούτο δεν συντρέχει όταν ο οργανισμός συλλογικής διαχείρισης πνευματικών δικαιωμάτων είναι σε θέση να δικαιολογήσει αυτή τη διαφοροποίηση με αναφορά σε αντικειμενικές και ανάλογες διαφοροποιήσεις μεταξύ του προκείμενου οργανισμού συλλογικής διαχείρισης και των αντίστοιχων των άλλων κρατών μελών. Η ανωτέρω διαπίστωση επαναλαμβάνεται και στην παρ. 46 της απόφασης Tournier.

221 Απόφαση της Επιτροπής COMP/36.915- Deutsche Post AG-Παρεμπόδιση διασυνοριακού ταχυδρομείου.

222 Βλ. έγγραφο του ΟΟΣΑ, ό.π., σελ. 320. Βλ. και την απόφαση της Επιτροπής της 20.04. 2001 επί της υπόθεσης COMP/D3/34493, DSD, και ιδίως τις σκ. 111-113, στις οποίες αναφέρεται ότι η DSD επέβαλε δυσανάλογες τιμές και συναλλακτικούς όρους σε περιπτώσεις αναντιστοιχίας μεταξύ της χρήσης του σήματος και της πραγματικής προσφυγής στις υπηρεσίες της DSD για την απαλλαγή από την υποχρέωση ανάληψης και ανακύκλωσης. Σημειώνεται περαιτέρω ότι υπάρχει παράβαση του άρθρου 82 παράγραφος 2 στοιχεία α) της συνθήκης ΕΚ (νυν 102 ΣΛΕΕ) όταν υπάρχει εμφανής δυσαναλογία μεταξύ του κόστους παροχής της υπηρεσίας και της τιμής που χρεώνεται γι’ αυτήν και κατά συνέπεια, οι τιμές που χρεώνει η DSD είναι υπέρμετρες οσάκις ο όγκος των συσκευασιών που φέρουν το σήμα «Der Gruene Punkt» είναι μεγαλύτερος από τον όγκο των συσκευασιών ως προς τις οποίες παρέχεται η υπηρεσία απαλλαγής. Γινόταν περαιτέρω δεκτό ότι όσο η DSD εξαρτά το ύψος του τέλους χρήσης αποκλειστικά και μόνο από τη χρήση του σήματος, στην ουσία εφαρμόζει δυσανάλογες τιμές και συναλλακτικούς όρους έναντι των επιχειρήσεων οι οποίες δεν κάνουν καθόλου χρήση υπηρεσιών απαλλαγής ή κάνουν μεν χρήση αλλά μονάχα για επιμέρους ποσότητες συσκευασιών πώλησης (παρ. 113 απόφασης). Την εκτίμηση αυτή της Επιτροπής επιβεβαίωσε τόσο το Πρωτοδικείο όσο και το ΔΕΚ με την απόφασή του της 16.07.2009, βλ. ιδίως παρ. 141-147 της εν λόγω απόφασης.

223 COMP/A.36.568/D3 – Scandlines Sverige AB v. Port of Helsingborg.

224 Η σύγκριση αυτή εμφανίζει ενίοτε κάποιες δυσκολίες, διότι προϋποθέτει αφενός μεν συγκρίσιμα προϊόντα ή υπηρεσίες και αφετέρου συγκρίσιμες δομές κόστους. Οι δυσκολίες αυτές επισημάνθηκαν και στην Απόφαση της Ευρ. Επιτροπής της 23 Ιουλίου 2004, υποθ. COMP/A.36.568/D3, Scandlines Sverige AB/Port of Helsingborg, βλ. ιδίως παρ. 175, αλλά και 183-185, 200-201, όπου αναφέρεται ότι οι δομές κόστους των δύο λιμένων που τέθηκαν υπό σύγκριση ήταν πολύ διαφορετικές. Συγκεκριμένα, το κόστος στον υπό σύγκριση λιμένα του Elsinore ήταν σημαντικά χαμηλότερο σε σχέση με τον εξεταζόμενο λιμένα του Helsingborg και κατ’ επέκταση, δεν θα ήταν δυνατόν να επιβληθούν στους δύο λιμένες τα ίδια επίπεδα χρεώσεων, καθώς σε περίπτωση επιβολής στο λιμένα του Helsingborg των χρεώσεων του λιμένα του Elsinore δεν θα μπορούσε στην περίπτωση αυτή να καλυφθεί το κόστος του λιμένα του Helsingborg για την παροχή των υπηρεσιών του.

225 Βλ. Απόφαση Δεσμεύσεων της 09.12.2009, διαθέσιμη στον ιστότοπο: http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/38636/38636_1203_1.pdf.

Rambus αποκάλυπτε τις εφευρέσεις της και τις τιμές που χρέωνε κατόπιν της δόλιας συμπεριφοράς της. Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακολούθησε την ίδια προσέγγιση, και στην υπόθεση Euromax v. Imax[226], και έκρινε ομοίως ότι δεν πληρούται το κριτήριο[227].

126. Την ίδια προσέγγιση με τα ενωσιακά δικαστήρια και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακολουθεί και η Ε.Α. στις υποθέσεις υπερβολικής τιμολόγησης που έχουν τεθεί ενώπιόν της. Πέραν της αναφερόμενης και στην αρχή της παρούσας υπόθεση της ΑΕΠΙ[228], στην οποία κατ’ ουσίαν εφαρμόσθηκε το τεστ της United Brands, στο πρότυπο και της προαναφερθείσας απόφασης του Δικαστηρίου στην υπόθεση SACEM, η Ε.Α. εφάρμοσε το εν λόγω τεστ και στις λοιπές τεθείσες ενώπιον της περιπτώσεις υπερβολικής τιμολόγησης, όπως στις αποφάσεις 489/VI/2010[229], 502/VI/2010[230], 528/VII/2011[231] και 548/VII/2012. Στην πρώτη απόφαση (489/VI/2010), προκειμένου να καθορισθεί εάν η τιμολογιακή πολιτική της καταγγελλόμενης επιχείρησης συνιστούσε καταχρηστική συμπεριφορά έγινε αρχικά σύγκριση του κόστους με την τιμή πώλησης και αφετέρου της τιμολογιακής πολιτικής της καταγγελλόμενης αφενός μεταξύ των τριών αγορών δραστηριοποίησής της και αφετέρου με την τιμολογιακή πολιτική της ανταγωνίστριάς της BP Hellas στα αεροδρόμια στα οποία δραστηριοποιείται (δεύτερο σκέλος της νομολογίας United Brands)[232]. Η σύγκριση κόστους με την τιμή πώλησης κατέδειξε ότι δεν υφίστατο σημαντική διαφορά και συνεπώς δεν πληρούνταν οι προϋποθέσεις του πρώτου σκέλους του τεστ της United Brands[233]. Παρά ταύτα η Ε.Α. εξέτασε και το δεύτερο σκέλος του τεστ της United Brands, κατέληξε δε ότι ούτε αυτό πληρούτο εν προκειμένω. Στην απόφαση 502/VI/2010, η Ε.Α. κρίνοντας ότι η εξέταση του πρώτου σκέλους του τεστ της νομολογίας United Brands ήταν δυσχερέστατη[234] και δεδομένου ότι τα δύο σκέλη είναι σωρευτικά[235], προέβη σε εξέταση μόνον του δεύτερου σκέλους του τεστ της νομολογίας United Brands, και κατέληξε ότι δεν συνέτρεχε υπερτιμολόγηση[236]. Ομοίως, στην απόφαση 528/VI/2011, δεδομένου ότι δεν ήταν δυνατή η σύγκριση του κόστους με την τιμή πώλησης κατ’ εφαρμογή του πρώτου σκέλους της νομολογίας United Brands[237], έγινε σύγκριση της τιμολογιακής πολιτικής των καταγγελλόμενων ναυτιλιακών εταιριών με την τιμολογιακή πολιτική ναυτιλιακών εταιριών που πραγματοποιούν δρομολόγια εντός Ελλάδος (δεύτερο σκέλος της νομολογίας United Brands)[238], από την οποία και προέκυψε ότι οι τιμές χρέωσης των καταγγελλόμενων εταιριών, αν και υψηλότερες, εντούτοις, δεν ανέρχονταν σε ύψος που θα μπορούσε να συνιστά καταχρηστική συμπεριφορά[239] και συνεπώς δεν ήταν αδικαιολόγητα υψηλότερες σε σχέση με τις τιμές που οι λοιπές εταιρίες θα χρέωναν για την παροχή αντίστοιχων υπηρεσιών σε άλλες γεωγραφικές αγορές[240]. Στην απόφαση 548/VII/2012 εφαρμόσθηκε καταρχήν το πρώτο σκέλος του τεστ της United Brands, το οποίο και κρίθηκε ότι δεν πληρούτο και συνεπώς, η Ε.Α. δεν υπεισήλθε καθόλου στην εξέταση του δεύτερου σκέλους του τεστ[241].

127. Σε σχέση με το ύψος της διαφοράς, στην υπόθεση United Brands έγινε σύγκριση των τιμών με το κόστος παραγωγής και μεταξύ κρατών και το ΔΕΚ ανέφερε, μεταξύ άλλων[242], ότι μολονότι η τιμή των μπανανών Chiquita ήταν υψηλότερη κατά 7% από τα προϊόντα των ανταγωνιστών της δεσπόζουσας επιχείρησης σε άλλες αγορές, αυτή η διαφορά του 7% δεν θεωρήθηκε ως υπερβολική και άρα ως μη εύλογη. Όσον αφορά στις υπερβολικές τιμές, γενικά είναι δύσκολο να διαπιστωθεί κατά πόσο μια τιμή είναι «υπερβολικά» υψηλή. Σε γενικές γραμμές, ως υπερβολικά υψηλές τιμές ορίζονται οι τιμές που είναι μεγαλύτερες από αυτές που θα ίσχυαν σε μια αντίστοιχη αγορά «πλήρους ανταγωνισμού»[243]. Ένας τρόπος αξιολόγησης του «υπερβολικού» της τιμής είναι, όπως προεκτέθηκε, η σύγκριση των κερδών της υπό εξέταση επιχείρησης με αυτή άλλων επιχειρήσεων σε κλάδους οι οποίοι είναι γνωστό ότι λειτουργούν υπό συνθήκες ανταγωνισμού. Στοιχεία όμως για μη υπερβολικές τιμές ή για την δίκαιη τιμή ενός προϊόντος, ώστε να αποτελέ-

[226] Βλ. την απόφαση της ΕΕ επί της υπόθεσης COMP/C-2/37.761.

[227] Βλ. παρ. 5.4.2 και 8 της αμέσως ανωτέρω αναφερόμενης απόφασης.

[228] Βλ. απόφαση ΕΑ 245/ΙΙΙ/2003.

[229] Επί της αναφοράς των αερολεσχών «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ», «ΜΙΚΡΑΣ» και «ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΟΛΥΚΙΝΗΤΗΡΙΩΝ ΚΑΙ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ Β. ΕΛΛΑΔΟΣ» κατά της εταιρίας ΕΚΟ για πιθανή παράβαση του άρθρου 2 του Ν. 703/1977 κατά την πώληση αεροπορικής βενζίνης, βλ. ιδίως παρ. 50 επ.

[230] Επί της αυτεπάγγελτης έρευνας της Γ.Δ.Α. σε εταιρίες διύλισης πετρελαιοειδών με σκοπό τη διερεύνηση πιθανών παραβάσεων του ν. 703/1977, βλ. ιδίως παρ. 135-149.

[231] Επί της καταγγελίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Γενικού Επιτελείου Στρατού κατά τα ναυτικών εταιριών «ΝΙΚΗ ΣΑΜΟΘΡΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και «ΜΑΡΕ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» για πιθανή κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης μέσω υπερβολικής τιμολόγησης, παρ. 38 επ.

[232] Βλ. παρ. 66 της απόφασης ΕΑ 489/VI/2010.

[233] Βλ. παρ. 63 της απόφασης ΕΑ 489/VI/ 2010.

[234] Βλ. παρ. 144 της απόφασης ΕΑ 502/VI/2010. Η ΕΑ στην εν λόγω απόφαση (παρ. 145) επικαλείται και την προαναφερόμενη απόφαση της ΕΕ Port of Helsingborg, η οποία επίσης εφάρμοσε μόνον το δεύτερο σκέλος του τεστ της United Brands.

[235] Όπως αναφέρεται στην ως άνω απόφαση, παρ. 144: «…Από τη στιγμή που τα δύο σκέλη του ανωτέρω τεστ είναι σωρευτικά, αρκεί η Επιτροπή Ανταγωνισμού να καταλήξει ότι δεν πληρούται το δεύτερο σκέλος, δηλαδή, ότι οι επιβαλλόμενες τιμές δεν είναι υπερβολικές ή μη εύλογες, είτε αφεαυτές, είτε σε σύγκριση με άλλες αγορές, προκειμένου να εξαχθεί τελικό συμπέρασμα για το αν υπήρξε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης».

[236] Βλ. παρ. 146 και 149 της απόφασης ΕΑ 502/VI/2010.

[237] Βλ. παρ. 44 της απόφασης ΕΑ 528/VI/2011.

[238] Βλ. παρ. 47 επ. απόφασης ΕΑ 528/VI/2011.

[239] Βλ. παρ. 51 απόφασης ΕΑ 528/VI/2011.

[240] Βλ. παρ. 51 απόφασης ΕΑ 528/VI/2011.

[241] Παρ. 68-71 της απόφασης ΕΑ 548/VII/2012.

[242] Όπως π.χ. αν η εταιρία εφαρμόζει διακριτική τιμολόγηση ανά Ευρωπαϊκή χώρα κ.α. Βλ. σκ. 266.

[243] Όπως αναφέρεται στην απόφαση επί της υπόθεσης United Brands, ό.π., σκ. 249: «Επομένως, πρέπει να ερευνηθεί αν ο κατέχων τέτοια θέση χρησιμοποίησε τις δυνατότητες που του προσφέρει η θέση αυτή για να αρυστεί εμπορικά πλεονεκτήματα που δεν θα μπορούσε να αποκτήσει σε περίπτωση κανονικού και αρκετά αποτελεσματικού ανταγωνισμού».

σουν μέτρο σύγκρισης για την τιμή του προϊόντος υπό εξέταση πολλές φορές ελλείπουν[244].

128. Με βάση τα ανωτέρω, η Υπηρεσία προχώρησε εν προκειμένω στον υπολογισμό των αριθμοδεικτών Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους της Cargo Service για κάθε έτος της υπό έρευνα περιόδου (Πίνακας 13 στην Ενότητα IV.3.3.3.). Στη συγκεκριμένη περίπτωση κρίθηκε καταλληλότερο να συσχετισθούν τα συνολικά έσοδα με τα συνολικά έξοδα της συγκεκριμένης δραστηριότητας της εταιρίας Cargo Service, καθώς υπάρχουν ιδιαιτερότητες στις συνθήκες της παροχής των υπό εξέταση, όπως, για παράδειγμα, οι διαφορετικές χρεώσεις, ανάλογα με το χρόνο παραμονής των οχημάτων στους χώρους στάθμευσης, καθώς και με τον συγκεκριμένο χώρο στον οποίο αυτή πραγματοποιείται (διαφορετικά τιμολόγια για τον χώρο P4, έναντι αυτών των χώρων P6 και P7), οι οποίες καθιστούν εξαιρετικά δυσχερή -και ενδεχομένως ανακριβή - τον υπολογισμό των οριακών μεγεθών.

129. Από τον Πίνακα 13, αλλά και την υπόλοιπη οικονομική ανάλυση της Ενότητας IV.3, προκύπτει ότι το κατά τα ανωτέρω υπολογισθέν καθαρό περιθώριο κέρδους της εταιρίας από την πώληση των σχετικών υπηρεσιών κυμαίνεται από […] (το έτος 2007) έως […] κατ’ ανώτατο όριο (το έτος 2011), ενώ τα έτη 2008-2010 η εταιρία εμφάνισε αρνητικά πρόσημα, ήτοι εμφάνισε ζημίες, ύψους […]% κατά το έτος 2008, οι οποίες ανήλθαν σε […]% κατά το έτος 2009 και […]% κατά το έτος 2010[245], και συνεπώς δεν διαμορφώνεται σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα, ώστε αυτά να θεωρούνται «μη εύλογα», ιδιαίτερα αν συγκριθεί με τις περιπτώσεις υπερβολικής τιμολόγησης της ενωσιακής νομολογίας, όπου η τιμολόγηση είχε χαρακτηριστεί ως υπερβολική σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η τελική τιμή (ή τα συνολικά έσοδα από την υπηρεσία) ήταν κατά 40%[246], κατά 100%[247]ή κατά 900% υψηλότερη (δηλαδή, συχνά[248], πολλαπλάσια) σε σχέση με το κόστος (ή τις δαπάνες από την προσφορά της υπηρεσίας). Συνεκτιμάται επίσης ότι συνολικά για τα έτη 2007 – 2012, το σύνολο των ζημιών της Cargo Service είναι υπερδιπλάσιο του συνόλου των κερδών της. Πιο αναλυτικά, για τα έτη 2007 – 2012 οι ζημίες της ανέρχονται σε […] EUR, ενώ για την ίδια περίοδο τα κέρδη της ανέρχονται σε […] EUR.

Εν κατακλείδι, από την ανωτέρω ανάλυση δεν προκύπτει υπό τις προκείμενες περιστάσεις σημαντική διαφορά μεταξύ κόστους και εσόδων από τις υπηρεσίες στάθμευσης αυτοκινήτων στο Κ.Α.Θ.Μ. και συνεπώς δεν πληρούται η προϋπόθεση της νομολογίας United Brands που αφορά την επίτευξη «υπερβολικού κέρδους» από την κρινόμενη επιχείρηση. Με βάση τα ανωτέρω[249], παρέλκει η εξέταση του δεύτερου σκέλους του τεστ υπερβολικής τιμολόγησης. Σε κάθε περίπτωση, στο πλαίσιο της υπ’ αριθ. οικ. 3168/15.04.2009 Εισήγησης επί της κρινόμενης υπόθεσης (υπό Ι, ΣΤ, σελ. 14 επ.), είχε λάβει χώρα σύγκριση κόστους και επιβαλλόμενων χρεώσεων αφενός από την Cargo Service και αφετέρου από λοιπούς αερολιμένες της Επικράτειας, αλλά και από χώρους στάθμευσης στη Θεσσαλονίκη, η οποία επιβεβαίωσε τη διαφορά τόσο στις τιμές χρεώσεων όσο και, αντιστοίχως, τη διαφορά στο κόστος, το οποίο είναι σημαντικά υψηλότερο για την Cargo Service. Κατά συνέπεια, η επιβολή χαμηλότερων χρεώσεων αντίστοιχων προς εκείνων που επιβάλλονται σε άλλους αερολιμένες, δεν θα κάλυπτε το κόστος που υπέχει η Cargo Service, μη στοιχειοθετούμενης, συνεπώς, υπερβολικής τιμολόγησης[250].

VI. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

130. Από την ανάλυση των πραγματικών περιστατικών και κυρίως από τη σύγκριση των εσόδων και δαπανών

[244] Έτσι, ερωτήματα του τύπου: αν στην ίδια αγορά λειτουργούσαν Χ περισσότερες επιχειρήσεις, ποιά θα ήταν η αγοραία προσφορά και σε ποιά τιμή θα πωλείτο, δεν μπορούν να απαντηθούν πάντα με βεβαιότητα, ιδιαίτερα σε δυναμικούς κλάδους με οικονομίες κλίμακος και φάσματος και υψηλές επενδύσεις. Βλ. σχετικά David S. Evans & Jorge Padilla, “Excessive prices: Using Economics to define administrative legal rules”, CEMFI Working Paper No. 0416, September 2004, διαθέσιμο σε https://www.econbiz.de/Record/excessive-prices-using-economics-to-define-administrable-legal-rules-evans-david/10002506177, σελ. 4.

[245] Διευκρινίζεται ότι η αναφορά γίνεται στα ποσοστά όπως αυτά υπολογίσθηκαν από τη Γ.Δ.Α.

[246] Βλ. υπόθ. 26/75, General Motors Continental NV κατά Επιτροπής, Συλλ. (Ειδική Ελληνική Έκδοση) 1975 σ. 425.

[247] Βλ. υπόθ. 27/76, United Brands Company and United Brands Continentaal BV κατά Επιτροπής, Συλλ. (Ειδική Ελληνική Έκδοση) 1978 σ. 75.

[248] Επισημαίνεται εντούτοις ότι όπως αναφέρεται στην απόφαση της Επιτροπής επί της Deutsche Post, ό.π, σκ. 156 και 162, η τιμή των τελών υπερέβαινε το εκτιμώμενο μέσο κόστος και την εκτιμώμενη οικονομική αξία της κατά 25%, όταν το εκτιμώμενο περιθώριο κέρδους ανά αντικείμενο κατά το έτος 1997 ήταν 3%. Με τα δεδομένα αυτά η Επιτροπή κατέληξε στο ακόλουθο συμπέρασμα: «(166) Ελλείψει άλλων ουσιαστικών αποδείξεων ότι η μέση οικονομική αξία της παράδοσης εισερχόμενου διασυνοριακού ταχυδρομείου στους γερμανούς παραλήπτες υπερβαίνει τα 0,45 ευρώ (80 % των τελών εσωτερικού, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η τιμή που χρεώνει η DPAG για εισερχόμενο διασυνοριακό ταχυδρομείο το οποίο θεωρεί ότι συνιστά "οιονεί" αναταχυδρόμηση Α-Β-Α(0,56 ευρώ) υπερβαίνει τη μέση οικονομική αξία της υπηρεσίας αυτής τουλάχιστον κατά 25 %. (167) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη το μονοπωλιακό καθεστώς της DPAG καθώς και τις ιδιαιτερότητες των ταχυδρομικών υπηρεσιών, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα τέλη που χρεώνει η DPAG δεν έχουν επαρκή ή λογική σχέση με το πραγματικό κόστος ή την πραγματική αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας. Συνεπώς, με την τιμολογιακή πολιτική της η DPAG εκμεταλλεύεται σε υπερβολικό βαθμό τους πελάτες της και συνεπώς πρέπει να θεωρηθεί ότι εφαρμόζει μια μη δίκαιη τιμή πώλησης, κατά την έννοια του άρθρου 82. Τέλος, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η DPAG καταχράστηκε τη δεσπόζουσα θέση της στη γερμανική αγορά για την προώθηση και παράδοση εισερχόμενου διασυνοριακού επιστολικού ταχυδρομείου επιβάλλοντας στους πελάτες της μη δίκαιη τιμή πώλησης ίση προς τα πλήρη ταχυδρομικά τέλη εσωτερικού. Η επιβολή των τιμών αυτών δεν δικαιολογείται αντικειμενικά. Ως εκ τούτου η DPAG παραβαίνει το άρθρο 82 της συνθήκης και ιδιαίτερα την υποπαράγραφο (α) της δευτέρας παραγράφου».

[249] Βλ. απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 23.07.2004 (COMP/A.36.568/D3-Port of Helsingborg), παρ. 142 και 147 και απόφαση ΕΑ 502/2010, σκ. 144 και ΕΑ 489/VI/2010, παρ. 63.

[250] Βλ. την ανωτέρω παρατιθέμενη στην υποσ. 217 αντίστοιχη εκτίμηση της Ευρ. Επιτροπής στην Απόφαση Scandlines Sverige AB/Port of Helsingborg.

της εταιρίας από τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης του Κ.Α.Θ.Μ. δεν στοιχειοθετείται επαρκώς κατά νόμο επιβολή μη εύλογων χρεώσεων εκ μέρους της Cargo Service και συνεπώς δεν διαπιστώνεται κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης αυτής. Επίσης, δεν προτείνονται μέτρα συμπεριφοράς προς την Υ.Π.Α., η οποία, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω[251], δεν θεωρείται ότι συνιστά εν προκειμένω επιχείρηση, ενώ λαμβάνεται υπόψη σε κάθε περίπτωση ότι ο καθορισμός του μισθώματος δεν ανάγεται στο πεδίο αυτόβουλης δράσης της Υ.Π.Α. Επιπλέον, από την εξέταση των διατάξεων των από 29.03.2007 και 19.01.2012 συμβάσεων για την εκμίσθωση των χώρων στάθμευσης του Κ.Α.Θ.Μ., δεν προκύπτει η ύπαρξη αντι-ανταγωνιστικών διατάξεων[252].

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού σε Τμήμα, το οποίο συγκροτήθηκε με την από 23.2.2016 κλήρωση (αριθ. συνεδρ. 8), αποφάσισε ομόφωνα τα ακόλουθα:

- Απορρίπτει την υπ’ αριθ. 2897/23.04.2008 αναφορά - καταγγελία του Κέντρου Προστασίας Καταναλωτών για παράβαση των διατάξεων του άρθρου 2 του ν. 703/1977 όπως ίσχυε (νυν άρθρο 2 του ν. 3959/2011), αναφορικά με τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» από την εταιρία με την επωνυμία «ΜΠΟΡΙΣ ΜΟΥΖΕΝΙΔΗΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ» και το διακριτικό τίτλο «Cargo Service & Representations».

- Δεν διαπιστώνει παράβαση του άρθρου 2 του ν. 703/1977, όπως ίσχυε (νυν άρθρο 2 ν. 3959/2011), αναφορικά με την επιβολή μη εύλογων χρεώσεων για τη στάθμευση οχημάτων στους χώρους στάθμευσης οχημάτων του Κ.Α.Θ.Μ. εκ μέρους της ανωτέρω εταιρίας «Cargo Service & Representations», για τους λόγους που αναλυτικώς εκτίθενται στο σκεπτικό.

- Δεν διαπιστώνει παράβαση του άρθρου 2 του ν. 703/1977, όπως ίσχυε (νυν άρθρο 2 ν. 3959/2011), εκ μέρους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (εκμισθώτριας), αναφορικά με τυχόν αντι-ανταγωνιστικές συνέπειες της στο σκεπτικό περιγραφόμενης σύμβασης ως προς το περιεχόμενό της και ως προς την εφαρμογή της, για τους λόγους που αναλυτικώς εκτίθενται στο σκεπτικό. Δεν συντρέχει περίπτωση επιβολής μέτρου συμπεριφοράς του αρ. 9 παρ. 1 (γ) και (δ) ν. 703/1977 (νυν αρ. 25 παρ. 1 (α) και (γ) ν. 3959/2011) κατά της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

- Δεν συντρέχει λόγος περαιτέρω δράσης της στην υπό κρίση υπόθεση.

Η απόφαση εκδόθηκε την 22α Σεπτεμβρίου 2016.

[251] Βλ. Ενότητα V.4 ανωτέρω.

[252] Βλ. για την αναλυτική παρουσίαση των κυριότερων διατάξεων των συμβάσεων στην Ενότητα V. 3 ανωτέρω.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Μίσθωμα σε ευρώ σύμφωνα με τις υπογεγραμμένες συμβάσεις και τις Υπουργικές Αποφάσεις

Μήνας	Μηνιαίο μίσθωμα	Χαρτ/μο	Σύνολο	Έγγραφο	Αριθμός	Ημερομηνία	Παρατηρήσεις
Απρίλιος 2007	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	Σύμφωνα με απάντηση της ΥΠΑ (βλ. παρ. 38) σχετικά με το ύψος του μηνιαίου μισθώματος οι διαγωνισμοί είναι πλειοδοτικοί με τιμή εκκίνησης την ισχύουσα καταβαλλόμενη.
Μάιος 2007	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Ιούνιος 2007	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Ιούλιος 2007	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Αύγουστος 2007	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Σεπτέμβριος 2007	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Οκτώβριος 2007	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Νοέμβριος 2007	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Δεκέμβριος 2007	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Σύνολο 2007	[…]	[…]	[…]				
Ιανουάριος 2008	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Φεβρουάριος 2008	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Μάρτιος 2008	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Απρίλιος 2008	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Μάιος 2008	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Ιούνιος 2008	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Ιούλιος 2008	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Αύγουστος 2008	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Σεπτέμβριος 2008	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Οκτώβριος 2008	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Νοέμβριος 2008	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Δεκέμβριος 2008	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Σύνολο 2008	[…]	[…]	[…]				
Ιανουάριος 2009	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Φεβρουάριος 2009	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Μάρτιος 2009	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Απρίλιος 2009	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Μάιος 2009	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Ιούνιος 2009	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	

Ιούλιος 2009	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Αύγουστος 2009	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Σεπτέμβριος 2009	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Οκτώβριος 2009	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Νοέμβριος 2009	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Δεκέμβριος 2009	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Σύνολο 2009	[…]	[…]	[…]			29.03.2007	
Ιανουάριος 2010	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Φεβρουάριος 2010	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Μάρτιος 2010	[…]	[…]	[…]	Σύμβαση		29.03.2007	
Απρίλιος 2010	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/13974/6187	29.04.2010	Η απόφαση δεν αναφέρει το ύψος του μισθώματος. Το μίσθωμα υπολογίστηκε από τη Γ.Δ.Α., καθώς όπως αναφέρει η απόφαση ισχύουν τα διαλαμβανόμενα στους όρους της σύμβασης.
Μάιος 2010	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/13974/6187	29.04.2010	
Ιούνιος 2010	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/21815/9254	23.06.2010	Η απόφαση δεν αναφέρει το ύψος του μισθώματος. Το μίσθωμα υπολογίστηκε από τη Γ.Δ.Α., καθώς όπως αναφέρει η απόφαση ισχύουν τα διαλαμβανόμενα στους όρους της σύμβασης.
Ιούλιος 2010	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/32308/13565	23.09.2010	Η απόφαση αναφέρει το ποσό των […] EUR καθώς και το ποσό του χαρτοσήμου που προκύπτει από το ποσοστό 3,6% επί του μισθώματος.
Αύγουστος 2010	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/32308/13565	23.09.2010	
Σεπτέμβριος 2010	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/32308/13565	23.09.2010	
Οκτώβριος 2010	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/3731/1739	07.02.2011	Η απόφαση αναφέρει τα συγκεκριμένα ποσά για τους μήνες από Οκτώβριο έως Δεκέμβριο καθώς και το ποσό του χαρτοσήμου που προκύπτει από το ποσοστό 3,6% επί του μισθώματος.
Νοέμβριος 2010	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/3731/1739	07.02.2011	
Δεκέμβριος 2010	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/3731/1739	07.02.2011	
Σύνολο 2010	[…]	[…]	[…]				
Ιανουάριος 2011	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/13763/8411	06.05.2011	Η απόφαση αναφέρει το συγκεκριμένο ποσό για τους μήνες από Ιανουάριο έως Μάρτιο 2011 χωρίς αναφορά στο χαρτόσημο.
Φεβρουάριος 2011	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/13763/8411	06.05.2011	
Μάρτιος 2011	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/13763/8411	06.05.2011	
Απρίλιος 2011	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/29877/17793	21.09.2011	Η απόφαση αναφέρει τα συγκεκριμένα ποσά για τους μήνες από Απρίλιο έως Σεπτέμβριο του 2011 χωρίς αναφορά στο χαρτόσημο.
Μάιος 2011	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/29877/17793	21.09.2011	
Ιούνιος 2011	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/29877/17793	21.09.2011	
Ιούλιος 2011	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/29877/17793	21.09.2011	
Αύγουστος 2011	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/29877/17793	21.09.2011	
Σεπτέμβριος 2011	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/29877/17793	21.09.2011	

Οκτώβριος 2011	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/39628/22355	07.12.2011	Η απόφαση αναφέρει το συγκεκριμένο ποσό για το διάστημα από 01.10.2011 έως την υπογραφή της σύμβασης χωρίς αναφορά στο χαρτόσημο. Η σύμβαση υπογράφτηκε στις 19.01.2012.
Νοέμβριος 2011	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/39628/22355	07.12.2011	
Δεκέμβριος 2011	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/39628/22355	07.12.2011	
Σύνολο 2011	[…]	[…]	[…]				
Ιανουάριος 2012	[…]	[…]	[…]	ΥΑ	Δ11/Γ/39628/22355	07.12.2011	
Φεβρουάριος 2012	[…]	[…]	[…]	Υπουργική Απόφαση υπογε-γραμμένη από τη Διοικητή της Υ.Π.Α.	Δ11/Γ/19184/8801	13.06.2012	Με τη σύμβαση που υπογράφτηκε στις 19.01.2012 το μηνιαίο μίσθωμα ορίστηκε στο ποσό των […] με ετήσια αναπροσαρμογή 3%. Ωστόσο, με την υπ' αριθμ. Δ11/Γ/19184/8801 απόφαση ημερομηνίας 13.06.2012, το καταβαλλόμενο μηνιαίο μίσθωμα μειώθηκε αναδρομικά από 19.01.2012 έως 30.06.2013 σε ποσοστό 20%. Επιπλέον η απόφαση αναφέρει ότι κατά το διάστημα της μείωσης του μισθώματος δεν θα γίνει ετήσια αναπροσαρμογή κατά ποσοστό 3% και ότι η προκύπτουσα διαφορά χαρτοσήμου, το οποίο έχει προκαταβληθεί κατά την κατάρτιση της σύμβασης μίσθωσης, δεν θα επιστραφεί ή συμψηφισθεί. Τέλος, η απόφαση αναφέρει ότι οι διαφορές ήδη χρεωθέντων μισθωμάτων, θα συμψηφισθούν με επόμενα μισθώματα. Η απόφαση επικαλείται το άρθρο 21 του ν. 4002/2011 (ΦΕΚ 180/Α/22.8.2011), με το οποίο μειώθηκαν τα καταβαλλόμενα από το Ελληνικό Δημόσιο μισθώματα σε ποσοστό 20%.
Μάρτιος 2012	[…]	[…]	[…]		Δ11/Γ/19184/8801	13.06.2012	
Απρίλιος 2012	[…]	[…]	[…]		Δ11/Γ/19184/8801	13.06.2012	
Μάιος 2012	[…]	[…]	[…]		Δ11/Γ/19184/8801	13.06.2012	
Ιούνιος 2012	[…]	[…]	[…]		Δ11/Γ/19184/8801	13.06.2012	
Ιούλιος 2012	[…]	[…]	[…]		Δ11/Γ/19184/8801	13.06.2012	
Αύγουστος 2012	[…]	[…]	[…]		Δ11/Γ/19184/8801	13.06.2012	
Σεπτέμβριος 2012	[…]	[…]	[…]		Δ11/Γ/19184/8801	13.06.2012	
Οκτώβριος 2012	[…]	[…]	[…]		Δ11/Γ/19184/8801	13.06.2012	
Νοέμβριος 2012	[…]	[…]	[…]		Δ11/Γ/19184/8801	13.06.2012	
Δεκέμβριος 2012	[…]	[…]	[…]		Δ11/Γ/19184/8801	13.06.2012	
Σύνολο 2012	[…]	[…]	[…]				

Η απόφαση και το συνημμένο σε αυτή παράρτημα να δημοσιευθούν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ο Προεδρεύων

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Την ευθύνη για την εκτύπωση, διαχείριση και κυκλοφορία των φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, (ΦΕΚ) στην έντυπη και ηλεκτρονική έκδοση, **έχει το Εθνικό Τυπογραφείο** το οποίο αποτελεί δημόσια υπηρεσία η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης. Το Εθνικό Τυπογραφείο έχει επίσης την ευθύνη για την κάλυψη των εκτυπωτικών αναγκών του Δημοσίου. (ν. 3469/2006, Α΄ 131).

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΕΙ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

Η ηλεκτρονική μορφή των ΦΕΚ διατίθεται δωρεάν από την ιστοσελίδα www.et.gr. Για τα ΦΕΚ που δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωρισθεί στην πιο πάνω ιστοσελίδα δίνεται η δυνατότητα δωρεάν αποστολής με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, μετά από αίτηση που υποβάλλεται ηλεκτρονικά με τη συμπλήρωση ειδικής φόρμας.

Η έντυπη μορφή των ΦΕΚ διατίθεται για μεμονωμένα φύλλα με το ανάλογο κόστος από το τμήμα Πωλήσεων απευθείας ή με ταχυδρομική αποστολή μέσω αίτησης παραγγελίας στα ΚΕΠ, ενώ για ετήσια συνδρομή από το τμήμα Συνδρομητών. Το κόστος για ασπρόμαυρο ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1€, προσαυξανόμενο κατά 0,20€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού. Το κόστος για έγχρωμο ΦΕΚ είναι 1,50€ από 1 έως 16 σελίδες, προσαυξανόμενο κατά 0,30€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.

Τρόπος αποστολής κειμένων προς δημοσίευση

- Τα κείμενα για δημοσίευση στο ΦΕΚ, από όλες τις δημόσιες υπηρεσίες και τους φορείς του δημόσιου τομέα, **αποστέλλονται στην διεύθυνση webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.
- Οι περιλήψεις Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων, αποστέλλονται στην ηλεκτρονική διεύθυνση dds@et.gr με τη χρήση **απλού** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- Κατ’ εξαίρεση, πολίτες οι οποίοι δεν έχουν αποκτήσει προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή, μπορούν να αποστέλλουν ταχυδρομικά ή να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση αποτυπωμένα σε χαρτί, στο Τμήμα Παραλαβής Δημοσιευτέας Ύλης.

Πληροφορίες σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την πώληση των τευχών και τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες θα βρείτε στην ιστοσελίδα μας και στη διαδρομή Εξυπηρέτηση κοινού - τμήμα πωλήσεων ή συνδρομητών. Επίσης στην ιστοσελίδα μπορείτε να αναζητήσετε πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, εφόσον γνωρίζετε τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Τον ΚΑΔ εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΚΑΛΥΨΗ ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ του Δημοσίου και των φορέων του

Το Εθνικό Τυπογραφείο μετά από αίτημα φορέα του Δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει κάρτες, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους, φακέλους αλληλογραφίας, κ.ά. Επίσης σχεδιάζει και κατασκευάζει σφραγίδες.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεων: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)
Συνδρομητών: (Ημιόροφος, τηλ. 210 5279136)
Πληροφοριών: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)
Παραλαβής Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστοσελίδα: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία της ιστοσελίδας: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

